



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
Deputado Federal **BETO PRETO**

**PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº , de 2023.**  
**(Do Sr. Beto Preto)**

Apresentação: 04/04/2023 21:23:50.327 - MESA

**PLP n.84/2023**

Altera a Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003, a fim de instituir a incidência do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza pelos serviços de exploração de rodovia e de ferrovia mediante cobrança.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei institui a incidência do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza pela execução de serviços de exploração de rodovia e de ferrovia mediante cobrança de tarifa, de preço ou de pedágio dos usuários, envolvendo execução de serviços de conservação, manutenção, melhoramentos para adequação de capacidade e segurança de trânsito, operação, monitoração, assistência aos usuários e outros serviços definidos em contratos, atos de concessão, de permissão, de autorização ou em normas oficiais.

Art. 2º Os Itens 22 e 22.1 da Lista de serviços anexa à Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Lista de serviços anexa à Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003.

1 - .....

.....

22 - Serviços de exploração de rodovia e ferrovia.

22.01 - Serviços de exploração de rodovia e de ferrovia mediante cobrança de tarifa, de preço ou de pedágio dos usuários, envolvendo execução de serviços de conservação,





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### Deputado Federal **BETO PRETO**

Apresentação: 04/04/2023 21:23:50.327 - MESA

PLP n.84/2023

manutenção, melhoramentos para adequação de capacidade e segurança de trânsito, operação, monitoração, assistência aos usuários e outros serviços definidos em contratos, atos de concessão, de permissão, de autorização ou em normas oficiais". (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após a data de sua publicação.

### JUSTIFICATIVA

O transporte ferroviário é fundamental para a circulação de bens, produtos e pessoas, especialmente em grandes quantidades a longas distâncias. Este modal, além de ter baixo custo de frete e de manutenção, também é reconhecido por apresentar índices de roubos e acidentes bem inferiores aos demais meios de transporte.

Segundo a Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL) empresa estatal que tem por finalidade estruturar e qualificar, por meio de estudos e pesquisas, o processo de planejamento integrado de logística no país, interligando rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias<sup>1</sup>, criada pela Lei 12.743, de 19 de dezembro de 2012, o Brasil possui mais de 30.000 Km de malha ferroviária ativa concedidos para empresas de logística<sup>2</sup>, que responsáveis pelo transporte, armazenamento, recebimento e utilização de materiais e produtos.

Vale lembrar que o formato atual é relativamente recente no Brasil, pois o processo de desestatização da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) foi realizado com base na Lei n.º 8.987/95 (Lei das Concessões), que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal. Essa lei estabeleceu os direitos e obrigações para as partes envolvidas no processo de concessão, definindo

<sup>1</sup> <https://portal.epl.gov.br/quem-somos>

<sup>2</sup> [https://www.hivecloud.com.br/post/modais-de-transporte/?utm\\_campaign=hivecloud-blogpost](https://www.hivecloud.com.br/post/modais-de-transporte/?utm_campaign=hivecloud-blogpost)





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Deputado Federal BETO PRETO**

ainda, o princípio da manutenção do equilíbrio econômico e financeiro e os direitos dos usuários.

Essa política pública foi consolidada pelo Decreto nº 8.129, de 23 de outubro de 2013, que instituiu a política de livre acesso ao Subsistema Ferroviário Federal e estabeleceu parâmetros sobre a atuação da Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. para o desenvolvimento dos sistemas de transportes ferroviário.

O modelo brasileiro acompanhou tendência observada em diversas partes do mundo, com destaque para países da União Europeia e a Austrália, com separação vertical do tipo organizacional, mas foi revogado pelo Decreto Presidencial 8.875/16. Assim, a exploração ferroviária no País permaneceu no modelo verticalizado, ou seja, o concessionário que gerencia a via permanente também explora o serviço de transporte ferroviário de cargas<sup>3</sup>.

Nesse contexto, entendemos que é importante compensar os municípios afetados diretamente com o transporte ferroviário. Pela Lei nº 14.273, de 2021, em seu artigo 25, a exploração de ferrovias, novos pátios e demais instalações acessórias ocorre por autorização do Poder Executivo Federal, na forma da regulamentação.

Então, é fundamental estabelecer parâmetros de resarcimento aos municípios afetados. Afinal, além de extensas áreas destinadas às composições ferroviárias, há também transtornos diversos, como poluição, especialmente sonora, alteração da movimentação de pessoas no trânsito rodoviário, o que gera congestionamentos e atrasos nos cruzamentos e outros contratemplos.

A partir dessas constatações, apresentamos este Projeto de Lei Complementar com o escopo de incluir a incidência do ISS como obrigação de empresas ferroviárias, conforme regulamentação a partir da aprovação desta

---

<sup>3</sup> <https://ontl.epl.gov.br/wp-content/uploads/2021/06/Setor-Ferroviario-Brasileiro.pdf>





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Deputado Federal BETO PRETO**

Apresentação: 04/04/2023 21:23:50.327 - MESA

PLP n.84/2023

Lei. É importante considerar na regulamentação, para estabelecer a base de cálculo, a proporcionalidade da extensão territorial, as passagens de nível e o número de cruzamentos urbanos de cada um dos municípios afetados.

O projeto tem objetivos claros: compensar ou ressarcir municípios por uma utilização ampla de seu território para exploração comercial que acarreta diversos ônus, como já mencionado, além de melhorar a receita de entes federativos por motivos justificados para corrigir injustiças tributárias.

Se o modal rodoviário gera recursos para os municípios afetados ao utilizar parte de suas áreas, não há razão para isentar o modal ferroviário por atividade semelhante. Fundamental também, na regulamentação, encontrar um fator representativo que beneficie os municípios sem provocar um desequilíbrio para os transportadores ferroviários. Não temos dúvida de que uma discussão séria e com participação do Parlamento, municípios, setor ferroviário e a sociedade encontrará os termos e pontos de equilíbrio rapidamente.

Estamos convictos de que o Projeto de Lei Complementar ora apresentado merecerá o voto pela aprovação dos nossos ilustres Colegas Parlamentares.

Sala da Comissão, de 2023.

**BETO PRETO**  
**Deputado Federal (PSD/PR)**

