



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 507-B, DE 2022

(Do Sr. Jerônimo Goergen)

Institui o Programa de Modernização do Transporte Coletivo Rodoviário - PRO-ÔNIBUS; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e da Emenda apresentada na comissão (relator: DEP. CARLOS CHIODINI); e da Comissão de Finanças e Tributação, pela incompatibilidade e inadequação financeira e orçamentária deste, da Emenda nº 1/23, apresentada na comissão, e da Emenda da Comissão de Viação e Transporte (relator: DEP. EDUARDO BISMARCK).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Emenda apresentada
- Parecer do relator
- Parecer da Comissão
- Emenda adotada pela Comissão

III - Na Comissão de Finanças e Tributação:

- Emenda apresentada
- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

(Do Sr. JERÔNIMO GOERGEN)

Institui o Programa de Modernização do Transporte Coletivo Rodoviário - PRO-ÔNIBUS.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituído o Programa de Modernização do Transporte Coletivo Rodoviário – PRO-ÔNIBUS, com os objetivos de:

I – promover a recuperação econômica e a conformidade tributária das empresas de transporte público coletivo rodoviário;

II – ampliar a qualidade e a oferta de serviços de transporte coletivo;

III – viabilizar à população mais carente o acesso aos serviços de mobilidade urbana; e

IV – promover práticas sustentáveis e a redução da emissão de dióxido de carbono.

Art. 2º O PRO-ÔNIBUS de que trata o *caput* compreende:

I – a regularização dos débitos tributários e não tributários com a União Federal;

II – a concessão de passagem social;

III – o estímulo à realização de investimentos na renovação da frota de ônibus; e

VI – a concessão de estímulos tributários destinados a ampliar à utilização de ônibus elétricos.



§ 1º Poderão aderir ao PRO-ÔNIBUS as pessoas jurídicas de direito privado permissionárias e concessionárias de transporte público coletivo rodoviário.

§ 2º O PRO-ÔNIBUS será implementado por meio da aprovação de plano de recuperação tributária e da concessão de moratória e parcelamento de débitos tributários federais, nos termos dos arts. 152 a 155-A da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, em benefício das entidades de que trata o § 1º.

Art. 3º A concessão da moratória e do parcelamento de que trata o § 2º do art. 2º é condicionada à apresentação dos seguintes documentos por parte do beneficiário:

- I - requerimento com a fundamentação do pedido;
- II - estatutos sociais e atos de designação e responsabilidade de seus gestores;
- III - demonstrações financeiras e contábeis, nos termos da legislação aplicável;
- IV - parecer de empresa de auditoria independente sobre as demonstrações financeiras e contábeis;
- V - plano de recuperação econômica e tributária em relação a todas as dívidas vencidas até data da publicação desta Lei;
- VI – plano de renovação da frota; e
- VII - demonstração do alcance da capacidade de autofinanciamento ao longo do PRO-ÔNIBUS, atestada por empresa de auditoria independente, considerando eventual uso da prerrogativa disposta no art. 8º.

Art. 4º A manutenção do beneficiário no PRO-ÔNIBUS é condicionada ao cumprimento dos seguintes requisitos, sob pena de sua revogação:

- I - regular recolhimento espontâneo dos tributos federais não contemplados no requerimento da moratória;



II - integral cumprimento do plano de recuperação econômica e tributária; e

III - demonstração periódica da capacidade de autofinanciamento, da renovação da frota de veículos e da melhoria da gestão da PRO-ÔNIBUS, considerando a sustentabilidade do uso da prerrogativa disposta no art. 8º, nos termos estabelecidos pelo Poder Executivo.

Art. 5º O plano de recuperação econômica e tributária deverá indicar, detalhadamente:

I - a projeção da receita bruta mensal e os respectivos fluxos de caixa até o mês do vencimento da última parcela do parcelamento de que trata o art. 6º;

II - a relação de todas as dívidas tributárias objeto do requerimento de moratória;

III - a relação de todas as demais dívidas; e

IV - a proposta de uso da prerrogativa disposta no art. 8º e sua viabilidade, tendo em vista a capacidade de autofinanciamento.

Art. 6º Os débitos discriminados no requerimento serão consolidados na data do requerimento e poderão ser pagos em até 180 (cento e oitenta) prestações mensais e sucessivas, com redução de 80% (oitenta por cento) das multas de mora, de ofício ou isoladas, a partir do 13º mês subsequente à concessão da moratória.

Parágrafo único. Cada prestação do parcelamento será calculada observando-se os seguintes percentuais mínimos aplicados sobre o valor da dívida consolidada, acrescidos de juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (Selic) para títulos federais, acumulada mensalmente, calculados a partir do mês subsequente ao fim do prazo da moratória até o mês anterior ao do pagamento, e de 1% (um por cento) relativamente ao mês em que o pagamento estiver sendo efetuado:

I - da 1ª a 12ª prestação: 0,104% (cento e quatro milésimos por cento);



II - da 13^a a 24^a prestação: 0,208% (duzentos e oito milésimos por cento);

III - da 25^a a 36^a prestação: 0,313% (trezentos e treze milésimos por cento);

IV - da 37^a a 48^a prestação: 0,417% (quatrocentos e dezessete milésimos por cento);

V - da 49^a a 60^a prestação: 0,521% (quinhentos e vinte e um milésimos por cento);

VI - da 61^a a 72^a prestação: 0,625% (seiscentos e vinte e cinco milésimos por cento);

VII - da 73^a a 84^a prestação: 0,729% (setecentos e vinte e nove milésimos por cento);

VIII - da 85^a a 144^a prestação: 0,833% (oitocentos e trinta e três milésimos por cento);

IX - da 145^a a 156^a prestação: 0,625% (seiscentos e vinte e cinco milésimos por cento);

X - da 157^a a 168^a prestação: 0,417% (quatrocentos e dezessete milésimos por cento);

XI - da 169^a a 179^a prestação: 0,208% (duzentos e oito milésimos por cento); e

XII - a 180^a prestação: o saldo devedor remanescente.

Art. 7º Poderão ser incluídos no PRO-ÔNIBUS os débitos de natureza tributária e não tributária, inscritos ou não em dívida ativa, administrados pela Receita Federal do Brasil (RFB) ou pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), vencidos até a data da publicação desta Lei, inclusive aqueles objeto de parcelamentos anteriores rescindidos ou ativos, em discussão administrativa ou judicial, ou provenientes de lançamento de ofício efetuado após a publicação desta Lei, desde que o requerimento seja realizado no prazo estabelecido no art. 9º.



Art. 8º É facultado o pagamento de até 90% (noventa por cento) do valor das prestações mensais de que trata o art. 6º mediante a utilização de certificados emitidos pela União Federal em contrapartida à parcela das passagens sociais concedidas pelas beneficiárias do PRO-ÔNIBUS que superem os quantitativos de que trata o inciso V do art. 14 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, observados os limites e condições definidos em regulamento.

§ 1º O valor do certificado será mensalmente apurado e corresponderá ao total das passagens sociais concedidas no mês imediatamente anterior, até o limite de 15% (quinze por cento) do faturamento decorrente das atividades objeto de concessão ou permissão.

§ 2º O valor mensal da prestação não liquidada com o certificado deverá ser liquidado em moeda corrente.

§ 3º O certificado de que trata o *caput*, que não poderá ser transferido para terceiros, terá sua característica definida em ato do Poder Executivo, não podendo ser utilizado para outra finalidade que não seja a liquidação de parcela das prestações de que trata o art. 6º.

§ 4º Nos casos em que o valor do certificado exceder ao percentual máximo estabelecido no *caput*, as beneficiárias poderão utilizar o saldo remanescente para pagamento das prestações vincendas, desde que respeitado o pagamento mínimo em moeda corrente.

Art. 9º O requerimento de moratória deverá ser apresentado no prazo de 120 dias da data publicação desta Lei, na forma definida em regulamento, acompanhado de todos os documentos referidos nos arts. 3º e 5º, que comporão processo administrativo específico.

Parágrafo único. O requerimento de moratória constitui:

I - a confissão irrevogável e irretratável dos débitos em nome do sujeito passivo, na condição de contribuinte ou responsável, e por ele indicados no requerimento, nos termos dos arts. 389 e 395 da Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015 (Código de Processo Civil); e



II - a aceitação plena e irrevogável pelo sujeito passivo, na condição de contribuinte ou responsável, das condições estabelecidas nesta Lei.

Art. 10. O órgão do Poder Executivo designado em regulamento proferirá, no prazo de 30 (trinta) dias da apresentação do requerimento, devidamente instruído, ou de sua adequada complementação, despacho fundamentado acerca do deferimento ou indeferimento do pedido.

§ 1º Será considerado automaticamente deferido, sob condição resolutiva, o requerimento de moratória quando, decorrido o prazo de que trata o *caput*, o órgão de que trata o *caput* não se tenha pronunciado.

§ 2º O requerente poderá, no prazo de 30 (trinta) dias da ciência do indeferimento, apresentar manifestação de inconformidade, em instância única, inclusive apresentando complementação de documentos, se for o caso.

Art. 11. Deferido o pedido e havendo opção pelo uso da prerrogativa disposta no art. 8º, a beneficiária deverá disponibilizar as passagens sociais, na forma do regulamento.

Art. 12. O indeferimento do plano de recuperação econômica e tributária, a exclusão do PRO-ÔNIBUS ou a rescisão do parcelamento implicarão o restabelecimento das multas de que trata o art. 6º sobre o saldo devedor.

Art. 13. Aplicam-se aos parcelamentos de que trata esta Lei o disposto:

I - no *caput* e nos §§ 2º e 3º do art. 11, no art. 12, bem como no *caput* e no inciso IX do art. 14 da Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002; e

II – nos artigos 4º a 7º, 9º e 10º da Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, no que for cabível.

Parágrafo único. Aos parcelamentos de que trata esta Lei não se aplica o disposto no:

I - § 1º do art. 3º da Lei nº 9.964, de 10 de abril de 2000;



II - § 10 do art. 1º da Lei nº 10.684, de 30 de maio de 2003; e.

III - inciso III do § 3º do art. 1º da Medida Provisória nº 766, de 4 de janeiro de 2017.

Art. 14. Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI os veículos equipados unicamente com motor elétrico para propulsão, classificados nos códigos 8702.40.10 e 8702.40.90 Ex 02 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados.

§ 1º Fica suspensa a exigência do IPI incidente sobre a saída do estabelecimento industrial dos componentes, chassis, carrocerias, baterias e demais acessórios, partes e peças a serem empregados ou incorporados nos veículos de que trata o caput.

§ 2º A suspensão de que trata o § 1º, após o emprego ou incorporação dos acessórios, partes e peças na fabricação dos veículos de que trata o *caput*, converte-se em isenção.

§ 3º Na hipótese de não se efetuar o emprego ou a incorporação de que trata o § 2º, a pessoa jurídica fica obrigada a recolher os tributos não pagos em função da suspensão de que trata o § 1º, acrescidos de juros e multa, de mora ou de ofício, na forma da Lei, contados a partir da data de aquisição.

Art. 15. O art. 1º da Lei nº 10.485, de 3 de julho de 2002, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

“Art. 1º

§ 4º A alíquota das contribuições de que trata este artigo fica reduzida a zero no caso da venda de veículos fabricados no país, equipados unicamente com motor elétrico para propulsão, classificados nos códigos 8702.40.10 e 8702.40.90 Ex 02 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados.

§ 5º Fica suspensa a exigência das contribuições de que trata este artigo nas vendas no mercado interno dos componentes, chassis, carrocerias, baterias e demais acessórios, partes e peças a serem empregados ou incorporados nos veículos de que trata o § 4º.



§ 6º A suspensão de que trata o § 5º, após o emprego ou incorporação dos acessórios, partes e peças na fabricação dos veículos de que trata o § 4º, converte-se em alíquota 0 (zero).

§ 7º Na hipótese de não se efetuar o emprego ou a incorporação de que trata o § 6º, a pessoa jurídica fica obrigada a recolher os tributos não pagos em função da suspensão de que trata o § 5º, acrescidos de juros e multa, de mora ou de ofício, na forma da Lei, contados a partir da data da aquisição.” (NR)

Art. 16. Acrescente-se o inciso V ao art. 14 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 14

V – passagem social, sob a forma de isenção de pagamento, aos cidadãos inscritos no Programa Auxílio Brasil, nos termos da Lei nº 14.284, de 29 de dezembro de 2021, observados os quantitativos e condições definidos em regulamento.

.....” (NR)

Art. 17. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A pandemia de COVID-19 gerou impactos severos sobre toda a economia, afetando, contudo, de forma especial as empresas do setor de transporte, em decorrência da significativa redução do fluxo de movimentação de pessoas durante esse período.

Nesse contexto, apresentamos este projeto de lei, o qual institui o Programa de Modernização do Transporte Coletivo Rodoviário - PRO-ÔNIBUS, com os propósitos de promover a recuperação econômica e a conformidade tributária das empresas de transporte público coletivo rodoviário e de ampliar a qualidade e a oferta de serviços de transporte coletivo, com enfoque sobre a população mais carente.

Note-se que o atual modelo de transporte coletivo no Brasil aparece como um problema social, ao aplicar altos valores e disponibilizar um serviço pouco eficiente. A Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229965154400>



Contínua (PnadC), feita pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE em 2020, e divulgada em novembro de 2021, mostrou que 50% da população brasileira viviam mensalmente com R\$ 453, pouco mais que um terço do salário mínimo. Dessa forma, repensar estratégias para incluir essa considerável percentagem de nossa população no planejamento da mobilidade urbana é essencial para a inserção e a justiça sociais das pessoas em situação de vulnerabilidade social.

O Programa Auxílio Brasil integra em um só programa várias políticas públicas de assistência social, saúde, educação, emprego e renda. Constitui uma etapa do processo gradual e progressivo de implementação da universalização da renda básica de cidadania. O novo programa social de transferência direta e indireta de renda é destinado às famílias em situação de pobreza e de extrema pobreza em todo o país. Além de garantir uma renda básica a essas famílias, o programa busca simplificar a cesta de benefícios e estimular a emancipação dessas famílias para que alcancem autonomia e superem situações de vulnerabilidade social.

O Programa Auxílio Brasil chega em janeiro de 2022 a um patamar inédito no país. O Governo Federal, por meio do Ministério da Cidadania, incluiu três milhões de novas famílias na folha de pagamento e zerou a fila de elegíveis de 2021, passando a atender um total de 17,5 milhões de famílias e alcançando, assim, o maior número de beneficiários da história dos programas de transferência de renda.

Sendo assim, nada mais justo a concessão de passagem social, sob a forma de isenção de pagamento aos cidadãos inscritos no Programa Auxílio Brasil.

Por tais razões, apresentamos este projeto de lei, o qual institui a passagem social, de acordo com os quantitativos definidos pelo Poder Executivo. Ademais, com inspiração na Lei nº 12.688/2012, o projeto cria programa de parcelamento dos débitos das concessionárias e permissionárias do transporte coletivo rodoviário com a União Federal, possibilitando, outrossim, que parte dessa dívida dessas empresas seja abatida por meio da



concessão de parcelas adicionais da passagem social, nos termos do regulamento.

Trata-se, a nosso ver de solução que combina os princípios constitucionais da proteção à livre iniciativa e do direito ao transporte, colaborando para a produção de emprego e renda e para o bem-estar da população.

Por fim, nosso projeto desonera do imposto sobre produtos industrializados (IPI), da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) e da Contribuição para o PIS/PASEP os ônibus elétricos, como forma de estimular a renovação da frota das empresas beneficiárias do programa e, ao mesmo tempo, de promover no setor de transporte práticas sustentáveis que colaborem para a redução da emissão de dióxido de carbono.

Nesse sentido, cumpre apontar que o art. 225 da Constituição Federal e o art. 4º da Lei nº 6.938/1981 positivam em nosso ordenamento os princípios do protetor-recebedor e do desenvolvimento sustentável, dos quais decorre que os ônus decorrentes das práticas sustentáveis devem ser absorvidos pela sociedade, inclusive sob a forma de estímulos tributários.

Em complemento, o art. 1º, IV, VIII e XVII, da Lei nº 9.478/1998 elenca entre os princípios e objetivos da política energética nacional o aproveitamento racional das fontes energéticas, inclusive por meio do estímulo à energia renovável, o que torna conveniente e oportuno o estímulo à substituição dos ônibus movidos a energia produzida a partir de combustíveis fósseis por ônibus elétricos.

Diante do impacto positivo das medidas propostas, solicitamos o apoio de nossos nobres Pares para a aprovação e o aprimoramento desta relevante proposição.

Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229965154400>



2022-194

11

Apresentação: 09/03/2022 16:31 - Mesa

PL n.507/2022



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229965154400>



LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....
TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL
.....

.....
CAPÍTULO VI
DO MEIO AMBIENTE
.....

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao poder público:

I - preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas;

II - preservar a diversidade e a integridade do patrimônio genético do País e fiscalizar as entidades dedicadas à pesquisa e manipulação de material genético;

III - definir, em todas as unidades da Federação, espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a alteração e a supressão permitidas somente através de lei, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção;

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade;

V - controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente;

VI - promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do meio ambiente;

VII - proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade.

§ 2º Aquele que explorar recursos minerais fica obrigado a recuperar o meio

ambiente degradado, de acordo com solução técnica exigida pelo órgão público competente, na forma da lei.

§ 3º As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

§ 4º A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais.

§ 5º São indisponíveis as terras devolutas ou arrecadadas pelos Estados, por ações discriminatórias, necessárias à proteção dos ecossistemas naturais.

§ 6º As usinas que operem com reator nuclear deverão ter sua localização definida em lei federal, sem o que não poderão ser instaladas.

§ 7º Para fins do disposto na parte final do inciso VII do § 1º deste artigo, não se consideram cruéis as práticas desportivas que utilizem animais, desde que sejam manifestações culturais, conforme o § 1º do art. 215 desta Constituição Federal, registradas como bem de natureza imaterial integrante do patrimônio cultural brasileiro, devendo ser regulamentadas por lei específica que assegure o bem-estar dos animais envolvidos. [*\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 96, de 2017\)*](#)

CAPÍTULO VII

DA FAMÍLIA, DA CRIANÇA, DO ADOLESCENTE, DO JOVEM E DO IDOSO

[*\(Denominação do capítulo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 65, de 2010\)*](#)

Art. 226. A família, base da sociedade, tem especial proteção do Estado.

§ 1º O casamento é civil e gratuita a celebração.

§ 2º O casamento religioso tem efeito civil, nos termos da lei.

§ 3º Para efeito da proteção do Estado, é reconhecida a união estável entre o homem e a mulher como entidade familiar, devendo a lei facilitar sua conversão em casamento.

§ 4º Entende-se, também, como entidade familiar a comunidade formada por qualquer dos pais e seus descendentes.

§ 5º Os direitos e deveres referentes à sociedade conjugal são exercidos igualmente pelo homem e pela mulher.

§ 6º O casamento civil pode ser dissolvido pelo divórcio. [*\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 66, de 2010\)*](#)

§ 7º Fundado nos princípios da dignidade da pessoa humana e da paternidade responsável, o planejamento familiar é livre decisão do casal, competindo ao Estado propiciar recursos educacionais e científicos para o exercício desse direito, vedada qualquer forma coercitiva por parte de instituições oficiais ou privadas.

§ 8º O Estado assegurará a assistência à família na pessoa de cada um dos que a integram, criando mecanismos para coibir a violência no âmbito de suas relações.

LEI Nº 5.172, DE 25 DE OUTUBRO DE 1966

Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e
Institui Normas Gerais de Direito Tributário
Aplicáveis à União, Estados e Municípios.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA:

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

LIVRO SEGUNDO
NORMAS GERAIS DE DIREITO TRIBUTÁRIO

.....

TÍTULO III
CRÉDITO TRIBUTÁRIO

.....

CAPÍTULO III
SUSPENSÃO DO CRÉDITO TRIBUTÁRIO

.....

Seção II
Moratória

Art. 152. A moratória somente pode ser concedida:

I - em caráter geral:

a) pela pessoa jurídica de direito público competente para instituir o tributo a que se refira;

b) pela União, quanto a tributos de competência dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios, quando simultaneamente concedida quanto aos tributos de competência federal e às obrigações de direito privado;

II - em caráter individual, por despacho da autoridade administrativa, desde que autorizada por lei nas condições do inciso anterior.

Parágrafo único. A lei concessiva de moratória pode circunscrever expressamente a sua aplicabilidade à determinada região do território da pessoa jurídica de direito público que a expedir, ou a determinada classe ou categoria de sujeitos passivos.

Art. 153. A lei que conceda moratória em caráter geral ou autorize sua concessão em caráter individual especificará, sem prejuízo de outros requisitos:

I - o prazo de duração do favor;

II - as condições da concessão do favor em caráter individual;

III - sendo caso:

a) os tributos a que se aplica;

b) o número de prestações e seus vencimentos, dentro do prazo a que se refere o inciso I, podendo atribuir a fixação de uns e de outros à autoridade administrativa, para cada caso de concessão em caráter individual;

c) as garantias que devem ser fornecidas pelo beneficiado no caso de concessão em caráter individual.

Art. 154. Salvo disposição de lei em contrário, a moratória somente abrange os créditos definitivamente constituídos à data da lei ou do despacho que a conceder, ou cujo lançamento já tenha sido iniciado àquela data por ato regularmente notificado ao sujeito passivo.

Parágrafo único. A moratória não aproveita aos casos de dolo, fraude ou simulação do sujeito passivo ou do terceiro em benefício daquele.

Art. 155. A concessão da moratória em caráter individual não gera direito adquirido e será revogada de ofício, sempre que se apure que o beneficiado não satisfazia ou deixou de satisfazer as condições ou não cumpria ou deixou de cumprir os requisitos para a concessão do favor, cobrando-se o crédito acrescido de juros de mora:

I - com imposição da penalidade cabível, nos casos de dolo ou simulação do beneficiado, ou de terceiro em benefício daquele;

II - sem imposição de penalidade, nos demais casos.

Parágrafo único. No caso do inciso I deste artigo, o tempo decorrido entre a

concessão da moratória e sua revogação não se computa para efeito da prescrição do direito à cobrança do crédito; no caso do inciso II deste artigo, a revogação só pode ocorrer antes de prescrito o referido direito.

Art. 155-A. O parcelamento será concedido na forma e condição estabelecidas em lei específica. (*[“Caput” do artigo acrescido pela Lei Complementar nº 104, de 10/1/2001](#)*)

§ 1º Salvo disposição de lei em contrário, o parcelamento do crédito tributário não exclui a incidência de juros e multas. (*[Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 104, de 10/1/2001](#)*)

§ 2º Aplicam-se, subsidiariamente, ao parcelamento as disposições desta Lei, relativas à moratória. (*[Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 104, de 10/1/2001](#)*)

§ 3º Lei específica disporá sobre as condições de parcelamento dos créditos tributários do devedor em recuperação judicial. (*[Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 118, de 9/2/2005](#)*)

§ 4º A inexistência da lei específica a que se refere o § 3º deste artigo importa na aplicação das leis gerais de parcelamento do ente da Federação ao devedor em recuperação judicial, não podendo, neste caso, ser o prazo de parcelamento inferior ao concedido pela lei federal específica. (*[Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 118, de 9/2/2005](#)*)

CAPÍTULO IV EXTINÇÃO DO CRÉDITO TRIBUTÁRIO

Seção I Modalidades de Extinção

Art. 156. Extinguem o crédito tributário:

- I - o pagamento;
- II - a compensação;
- III - a transação;
- IV - a remissão;
- V - a prescrição e a decadência;
- VI - a conversão de depósito em renda;
- VII - o pagamento antecipado e a homologação do lançamento nos termos do disposto no art. 150 e seus parágrafos 1º e 4º;
- VIII - a consignação em pagamento, nos termos do disposto no § 2º do art. 164;
- IX - a decisão administrativa irreformável, assim entendida a definitiva na órbita administrativa, que não mais possa ser objeto de ação anulatória;
- X - a decisão judicial passada em julgado.
- XI - a dação em pagamento de bens imóveis, na forma e condições estabelecidas em lei. (*[Inciso acrescido pela Lei Complementar nº 104, de 10/1/2001](#)*)

Parágrafo único. A lei disporá quanto aos efeitos da extinção total ou parcial do crédito sobre a ulterior verificação da irregularidade da sua constituição, observado o disposto nos artigos 144 e 149.

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT),

aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
CAPÍTULO III
DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

.....
LEI Nº 13.105, DE 16 DE MARÇO DE 2015

Código de Processo Civil.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
PARTE ESPECIAL

LIVRO I

DO PROCESSO DE CONHECIMENTO E DO CUMPRIMENTO DE SENTENÇA

TÍTULO I
DO PROCEDIMENTO COMUMCAPÍTULO XII
DAS PROVASSeção V
Da Confissão

Art. 389. Há confissão, judicial ou extrajudicial, quando a parte admite a verdade de fato contrário ao seu interesse e favorável ao do adversário.

Art. 390. A confissão judicial pode ser espontânea ou provocada.

§ 1º A confissão espontânea pode ser feita pela própria parte ou por representante com poder especial.

§ 2º A confissão provocada constará do termo de depoimento pessoal.

Art. 391. A confissão judicial faz prova contra o confitente, não prejudicando, todavia, os litisconsortes.

Parágrafo único. Nas ações que versarem sobre bens imóveis ou direitos reais sobre imóveis alheios, a confissão de um cônjuge ou companheiro não valerá sem a do outro, salvo se o regime de casamento for o de separação absoluta de bens.

Art. 392. Não vale como confissão a admissão, em juízo, de fatos relativos a direitos indisponíveis.

§ 1º A confissão será ineficaz se feita por quem não for capaz de dispor do direito a que se referem os fatos confessados.

§ 2º A confissão feita por um representante somente é eficaz nos limites em que este pode vincular o representado.

Art. 393. A confissão é irrevogável, mas pode ser anulada se decorreu de erro de fato ou de coação.

Parágrafo único. A legitimidade para a ação prevista no *caput* é exclusiva do confitente e pode ser transferida a seus herdeiros se ele falecer após a propositura.

Art. 394. A confissão extrajudicial, quando feita oralmente, só terá eficácia nos casos em que a lei não exija prova literal.

Art. 395. A confissão é, em regra, indivisível, não podendo a parte que a quiser invocar como prova aceitá-la no tópico que a beneficiar e rejeitá-la no que lhe for desfavorável, porém cindir-se-á quando o confitente a ela aduzir fatos novos, capazes de constituir fundamento de defesa de direito material ou de reconvenção.

Seção VI
Da Exibição de Documento ou Coisa

Art. 396. O juiz pode ordenar que a parte exhiba documento ou coisa que se encontre em seu poder.

LEI Nº 10.522, DE 19 DE JULHO DE 2002

Dispõe sobre o Cadastro Informativo dos créditos não quitados de órgãos e entidades federais e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
Art. 11. O parcelamento terá sua formalização condicionada ao prévio pagamento da primeira prestação, conforme o montante do débito e o prazo solicitado, observado o disposto no § 1º do art. 13 desta Lei. (*"Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 11.941, de 27/5/2009*)

§ 1º Observados os limites e as condições estabelecidos em portaria do Ministro de Estado da Fazenda, em se tratando de débitos inscritos em Dívida Ativa, a concessão do parcelamento fica condicionada à apresentação, pelo devedor, de garantia real ou fidejussória, inclusive fiança bancária, idônea e suficiente para o pagamento do débito, exceto quando se tratar de microempresas e empresas de pequeno porte optantes pela inscrição no Sistema Integrado de Pagamento de Impostos e Contribuições das Microempresas e das Empresas de Pequeno Porte - Simples, de que trata a Lei nº 9.317, de 5 de dezembro de 1996.

§ 2º Enquanto não deferido o pedido, o devedor fica obrigado a recolher, a cada mês, como antecipação, valor correspondente a uma parcela.

§ 3º O não-cumprimento do disposto neste artigo implicará o indeferimento do pedido.

§ 4º (*Revogado pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009*)

§ 5º (*Revogado pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009*)

§ 6º (*Revogado pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009*)

§ 7º (*Revogado pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009*)

§ 8º (*Revogado pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009*)

§ 9º (*Revogado pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009*)

Art. 12. O pedido de parcelamento deferido constitui confissão de dívida e instrumento hábil e suficiente para a exigência do crédito tributário, podendo a exatidão dos valores parcelados ser objeto de verificação.

§ 1º Cumpridas as condições estabelecidas no art. 11 desta Lei, o parcelamento será:

I - consolidado na data do pedido; e

II - considerado automaticamente deferido quando decorrido o prazo de 90 (noventa) dias, contado da data do pedido de parcelamento sem que a Fazenda Nacional tenha se pronunciado.

§ 2º Enquanto não deferido o pedido, o devedor fica obrigado a recolher, a cada mês, como antecipação, valor correspondente a uma parcela. (*Artigo com redação dada pela Lei nº 11.941, de 27/5/2009*)

Art. 13. O valor de cada prestação mensal, por ocasião do pagamento, será acrescido de juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - SELIC para títulos federais, acumulada mensalmente, calculados a partir do mês subsequente ao da consolidação até o mês anterior ao do pagamento, e de 1% (um por cento) relativamente ao mês em que o pagamento estiver sendo efetuado.

§ 1º O valor mínimo de cada prestação será fixado em ato conjunto do Secretário da Receita Federal do Brasil e do Procurador-Geral da Fazenda Nacional.

§ 2º No caso de parcelamento de débito inscrito em Dívida Ativa da União, o devedor pagará custas, emolumentos e demais encargos legais. (*Artigo com redação dada pela Lei nº 11.941, de 27/5/2009*)

Art. 13-A. O parcelamento dos débitos decorrentes das contribuições sociais instituídas pelos arts. 1º e 2º da Lei Complementar nº 110, de 29 de junho de 2001, será

requerido perante a Caixa Econômica Federal, aplicando-se-lhe o disposto no *caput* do art. 10, nos arts. 11 e 12, no § 2º do art. 13 e nos arts. 14 e 14-B desta Lei. (["Caput" do artigo acrescido pela Lei nº 11.345, de 14/9/2006](#) e [com nova redação dada pela Lei nº 11.941, de 27/5/2009](#))

§ 1º O valor da parcela será determinado pela divisão do montante do débito consolidado pelo número de parcelas. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.345, de 14/9/2006](#))

§ 2º Para fins do disposto no § 1º deste artigo, o montante do débito será atualizado e acrescido dos encargos previstos na Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, e, se for o caso, no Decreto-Lei nº 1.025, de 21 de outubro de 1969. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.345, de 14/9/2006](#))

§ 3º O Ministro de Estado da Fazenda poderá, nos limites do disposto neste artigo, delegar competência para regulamentar e autorizar o parcelamento dos débitos não inscritos em dívida ativa da União. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.345, de 14/9/2006](#))

§ 4º A concessão do parcelamento dos débitos a que se refere este artigo inscritos em dívida ativa da União compete privativamente à Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.345, de 14/9/2006](#))

§ 5º É vedado o reparcelamento de débitos a que se refere o *caput*, exceto quando inscritos em Dívida Ativa da União. ([Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009](#))

Art. 14. É vedada a concessão de parcelamento de débitos relativos a:

I - tributos passíveis de retenção na fonte, de desconto de terceiros ou de sub-rogação; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 11.941, de 27/5/2009](#))

II - Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro e sobre Operações relativas a Títulos e Valores Mobiliários - IOF, retido e não recolhido ao Tesouro Nacional;

III - valores recebidos pelos agentes arrecadadores não recolhidos aos cofres públicos.

IV - tributos devidos no registro da Declaração de Importação; ([Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009](#))

V - incentivos fiscais devidos ao Fundo de Investimento do Nordeste - FINOR, Fundo de Investimento da Amazônia - FINAM e Fundo de Recuperação do Estado do Espírito Santo - FUNRES; ([Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009](#))

VI - pagamento mensal por estimativa do Imposto sobre a Renda da Pessoa Jurídica - IRPJ e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL, na forma do art. 2º da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996; ([Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009](#))

VII - recolhimento mensal obrigatório da pessoa física relativo a rendimentos de que trata o art. 8º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988; ([Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009](#))

VIII - tributo ou outra exação qualquer, enquanto não integralmente pago parcelamento anterior relativo ao mesmo tributo ou exação, salvo nas hipóteses previstas no art. 14-A desta Lei; ([Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009](#))

IX - tributos devidos por pessoa jurídica com falência decretada ou por pessoa física com insolvência civil decretada; e ([Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009](#))

X - créditos tributários devidos na forma do art. 4º da Lei nº 10.931, de 2 de agosto de 2004, pela incorporadora optante do Regime Especial Tributário do Patrimônio de Afetação. ([Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009](#))

Parágrafo único. ([Revogado pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009](#))

Art. 14-A. Observadas as condições previstas neste artigo, será admitido reparcelamento de débitos constantes de parcelamento em andamento ou que tenha sido rescindido.

§ 1º No parcelamento de que trata o *caput* deste artigo poderão ser incluídos novos débitos.

§ 2º A formalização do pedido de parcelamento previsto neste artigo fica condicionada ao recolhimento da primeira parcela em valor correspondente a:

I - 10% (dez por cento) do total dos débitos consolidados; ou

II - 20% (vinte por cento) do total dos débitos consolidados, caso haja débito com histórico de parcelamento anterior.

§ 3º Aplicam-se subsidiariamente aos pedidos de que trata este artigo as demais disposições relativas ao parcelamento previstas nesta Lei. [*\(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 449, de 3/12/2008, convertida na Lei nº 11.941, de 27/5/2009\)*](#)

LEI Nº 13.496, DE 24 DE OUTUBRO DE 2017

Institui o Programa Especial de Regularização Tributária (Pert) na Secretaria da Receita Federal do Brasil e na Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional; e altera a Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, e o Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO II

DO PROGRAMA ESPECIAL DE REGULARIZAÇÃO TRIBUTÁRIA

Art. 4º O valor mínimo de cada prestação mensal dos parcelamentos previstos nos arts. 2º e 3º desta Lei será de:

I - R\$ 200,00 (duzentos reais), quando o devedor for pessoa física;

II - (VETADO); e

III - R\$ 1.000,00 (mil reais), quando o devedor for pessoa jurídica não optante do Simples Nacional.

Art. 5º Para incluir no Pert débitos que se encontrem em discussão administrativa ou judicial, o sujeito passivo deverá desistir previamente das impugnações ou dos recursos administrativos e das ações judiciais que tenham por objeto os débitos que serão quitados e renunciar a quaisquer alegações de direito sobre as quais se fundem as referidas impugnações e recursos ou ações judiciais, e protocolar, no caso de ações judiciais, requerimento de extinção do processo com resolução do mérito, nos termos da alínea c do inciso III do *caput* do art. 487 da Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015 (Código de Processo Civil).

§ 1º Somente será considerada a desistência parcial de impugnação e de recurso administrativo interposto ou de ação judicial proposta se o débito objeto de desistência for passível de distinção dos demais débitos discutidos no processo administrativo ou na ação judicial.

§ 2º A comprovação do pedido de desistência e da renúncia de ações judiciais deverá ser apresentada na unidade de atendimento integrado do domicílio fiscal do sujeito passivo até o último dia do prazo estabelecido para a adesão ao Pert.

§ 3º A desistência e a renúncia de que trata o *caput* eximem o autor da ação do pagamento dos honorários.

Art. 6º Os depósitos vinculados aos débitos a serem pagos ou parcelados serão automaticamente transformados em pagamento definitivo ou convertidos em renda da União.

§ 1º Após o procedimento previsto no *caput* deste artigo, se restarem débitos não liquidados, o débito poderá ser quitado na forma prevista nos arts. 2º ou 3º desta Lei.

§ 2º Depois da conversão em renda ou da transformação em pagamento definitivo, poderá o sujeito passivo requerer o levantamento do saldo remanescente, se houver, desde que não haja outro débito exigível.

§ 3º Na hipótese prevista no § 2º deste artigo, o saldo remanescente de depósitos na Secretaria da Receita Federal do Brasil e na Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional somente poderá ser levantado pelo sujeito passivo após a confirmação dos montantes de prejuízo fiscal e de base de cálculo negativa da CSLL ou de outros créditos de tributos utilizados para quitação da dívida, conforme o caso.

§ 4º Na hipótese de depósito judicial, o disposto no *caput* deste artigo somente se aplica aos casos em que tenha ocorrido desistência da ação ou do recurso e renúncia a qualquer alegação de direito sobre o qual se funda a ação.

§ 5º O disposto no *caput* deste artigo aplica-se aos valores oriundos de constrição judicial depositados na conta única do Tesouro Nacional até a data de publicação desta Lei.

Art. 7º Os créditos indicados para quitação na forma do Pert deverão quitar primeiro os débitos não garantidos pelos depósitos judiciais que serão transformados em pagamento definitivo ou convertidos em renda da União.

Art. 8º A dívida objeto do parcelamento será consolidada na data do requerimento de adesão ao Pert e será dividida pelo número de prestações indicadas.

§ 1º Enquanto a dívida não for consolidada, o sujeito passivo deverá calcular e recolher o valor à vista ou o valor equivalente ao montante dos débitos objeto do parcelamento dividido pelo número de prestações pretendidas, observado o disposto nos arts. 2º e 3º desta Lei.

§ 2º O deferimento do pedido de adesão ao Pert fica condicionado ao pagamento do valor à vista ou da primeira prestação, que deverá ocorrer até o último dia útil do mês do requerimento.

§ 3º O valor de cada prestação mensal, por ocasião do pagamento, será acrescido de juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (Selic) para títulos federais, acumulada mensalmente, calculados a partir do mês subsequente ao da consolidação até o mês anterior ao do pagamento, e de 1% (um por cento) relativamente ao mês em que o pagamento for efetuado.

Art. 9º Observado o direito de defesa do contribuinte, nos termos do Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972, implicará exclusão do devedor do Pert e a exigibilidade imediata da totalidade do débito confessado e ainda não pago:

- I - a falta de pagamento de três parcelas consecutivas ou de seis alternadas;
- II - a falta de pagamento de uma parcela, se todas as demais estiverem pagas;
- III - a constatação, pela Secretaria da Receita Federal do Brasil ou pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, de qualquer ato tendente ao esvaziamento patrimonial do sujeito passivo como forma de fraudar o cumprimento do parcelamento;
- IV - a decretação de falência ou extinção, pela liquidação, da pessoa jurídica optante;
- V - a concessão de medida cautelar fiscal, em desfavor da pessoa optante, nos termos da Lei nº 8.397, de 6 de janeiro de 1992;
- VI - a declaração de inaptidão da inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ), nos termos dos arts. 80 e 81 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996; ou
- VII - a inobservância do disposto nos incisos III e V do § 4º do art. 1º desta Lei por três meses consecutivos ou seis alternados.

§ 1º Na hipótese de exclusão do devedor do Pert, os valores liquidados com os créditos de que trata os arts. 2º e 3º desta Lei serão restabelecidos em cobrança e:

I - será efetuada a apuração do valor original do débito, com a incidência dos acréscimos legais, até a data da rescisão; e

II - serão deduzidas do valor referido no inciso I deste parágrafo as parcelas pagas em espécie, com acréscimos legais até a data da rescisão.

§ 2º As parcelas pagas com até trinta dias de atraso não configurarão inadimplência para os fins dos incisos I e II do *caput* deste artigo.

Art. 10. A opção pelo Pert implica manutenção automática dos gravames decorrentes de arrolamento de bens, de medida cautelar fiscal e das garantias prestadas administrativamente, nas ações de execução fiscal ou qualquer outra ação judicial, salvo no caso de imóvel penhorado ou oferecido em garantia de execução, na qual o sujeito passivo poderá requerer a alienação por iniciativa particular, nos termos do art. 880 da Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015 (Código de Processo Civil).

Art. 11. Aplicam-se aos parcelamentos de que trata esta Lei o disposto no *caput* e nos §§ 2º e 3º do art. 11, no art. 12 e no *caput* e no inciso IX do art. 14 da Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002.

§ 1º Aos parcelamentos de que trata esta Lei não se aplica o disposto no:

I - art. 15 da Lei nº 9.311, de 24 de outubro de 1996;

II - § 1º do art. 3º da Lei nº 9.964, de 10 de abril de 2000;

III - § 10 do art. 1º da Lei nº 10.684, de 30 de maio de 2003; e

IV - inciso III do § 3º do art. 1º da Medida Provisória nº 766, de 4 de janeiro de 2017.

§ 2º (VETADO).

LEI Nº 9.964, DE 10 DE ABRIL DE 2000

Institui o Programa de Recuperação Fiscal - Refis e dá outras providências, e altera as Leis nºs 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.844, de 20 de janeiro de 1994.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 3º A opção pelo Refis sujeita a pessoa jurídica a:

I - confissão irrevogável e irretratável dos débitos referidos no art. 2º;

II - autorização de acesso irrestrito, pela Secretaria da Receita Federal, às informações relativas à sua movimentação financeira, ocorrida a partir da data de opção pelo Refis;

III - acompanhamento fiscal específico, com fornecimento periódico, em meio magnético, de dados, inclusive os indiciários de receitas;

IV - aceitação plena e irretratável de todas as condições estabelecidas;

V - cumprimento regular das obrigações para com o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS e para com o ITR;

VI - pagamento regular das parcelas do débito consolidado, bem assim dos tributos e das contribuições com vencimento posterior a 29 de fevereiro de 2000.

§ 1º A opção pelo Refis exclui qualquer outra forma de parcelamento de débitos relativos aos tributos e às contribuições referidos no art. 1º.

§ 2º O disposto nos incisos II e III do *caput* aplica-se, exclusivamente, ao período em que a pessoa jurídica permanecer no Refis.

§ 3º A opção implica manutenção automática dos gravames decorrentes de medida

cautelar fiscal e das garantias prestadas nas ações de execução fiscal.

§ 4º Ressalvado o disposto no § 3º, a homologação da opção pelo Refis é condicionada à prestação de garantia ou, a critério da pessoa jurídica, ao arrolamento dos bens integrantes do seu patrimônio, na forma do art. 64 da Lei nº 9.532, de 10 de dezembro de 1997.

§ 5º São dispensadas das exigências referidas no § 4º as pessoas jurídicas optantes pelo Simples e aquelas cujo débito consolidado seja inferior a R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais).

§ 6º Não poderão optar pelo Refis as pessoas jurídicas de que tratam os incisos II e VI do art. 14 da Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998.

Art. 4º As pessoas jurídicas de que tratam os incisos I e III a V do art. 14 da Lei nº 9.718, de 1998, poderão optar, durante o período em que submetidas ao Refis, pelo regime de tributação com base no lucro presumido.

Parágrafo único. Na hipótese deste artigo, as pessoas jurídicas referidas no inciso III do art. 14 da Lei nº 9.718, de 1998, deverão adicionar os lucros, rendimentos e ganhos de capital oriundos do exterior ao lucro presumido e à base de cálculo da contribuição social sobre o lucro líquido.

LEI Nº 10.684, DE 30 DE MAIO DE 2003

Altera a legislação tributária, dispõe sobre parcelamento de débitos junto à Secretaria da Receita Federal, à Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional e ao Instituto Nacional do Seguro Social e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Os débitos junto à Secretaria da Receita Federal ou à Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, com vencimento até 28 de fevereiro de 2003, poderão ser parcelados em até cento e oitenta prestações mensais e sucessivas.

§ 1º O disposto neste artigo aplica-se aos débitos constituídos ou não, inscritos ou não como Dívida Ativa, mesmo em fase de execução fiscal já ajuizada, ou que tenham sido objeto de parcelamento anterior, não integralmente quitado, ainda que cancelado por falta de pagamento.

§ 2º Os débitos ainda não constituídos deverão ser confessados, de forma irretratável e irrevogável.

§ 3º O débito objeto do parcelamento será consolidado no mês do pedido e será dividido pelo número de prestações, sendo que o montante de cada parcela mensal não poderá ser inferior a:

I - um inteiro e cinco décimos por cento da receita bruta auferida, pela pessoa jurídica, no mês imediatamente anterior ao do vencimento da parcela, exceto em relação às optantes pelo Sistema Simplificado de Pagamento de Impostos e Contribuições das Microempresas e das Empresas de Pequeno Porte - SIMPLES, instituído pela Lei nº 9.317, de 5 de dezembro de 1996, e às microempresas e empresas de pequeno porte enquadradas no disposto no art. 2º da Lei nº 9.841, de 5 de outubro de 1999, observado o disposto no art. 8º desta Lei, salvo na hipótese do inciso II deste parágrafo, o prazo mínimo de cento e vinte meses;

II - dois mil reais, considerado cumulativamente com o limite estabelecido no inciso I, no caso das pessoas jurídicas ali referidas;

III - cinquenta reais, no caso de pessoas físicas.

§ 4º Relativamente às pessoas jurídicas optantes pelo SIMPLES e às microempresas

e empresas de pequeno porte, enquadradas no disposto no art. 2º da Lei nº 9.841, de 5 de outubro de 1999, o valor da parcela mínima mensal corresponderá a um cento e oitenta avos do total do débito ou a três décimos por cento da receita bruta auferida no mês imediatamente anterior ao do vencimento da parcela, o que for menor, não podendo ser inferior a:

I - cem reais, se enquadrada na condição de microempresa;

II - duzentos reais, se enquadrada na condição de empresa de pequeno porte.

§ 5º Aplica-se o disposto no § 4º às pessoas jurídicas que foram excluídas ou impedidas de ingressar no SIMPLES exclusivamente em decorrência do disposto no inciso XV do art. 9º da Lei nº 9.317, de 5 de dezembro de 1996, desde que a pessoa jurídica exerça a opção pelo SIMPLES até o último dia útil de 2003, com efeitos a partir de 1º de janeiro de 2004, nos termos e condições definidos pela Secretaria da Receita Federal.

§ 6º O valor de cada uma das parcelas, determinado na forma dos §§ 3º e 4º, será acrescido de juros correspondentes à variação mensal da Taxa de Juros de Longo Prazo - TJLP, a partir do mês subsequente ao da consolidação, até o mês do pagamento.

§ 7º Para os fins da consolidação referida no § 3º, os valores correspondentes à multa, de mora ou de ofício, serão reduzidos em cinquenta por cento.

§ 8º A redução prevista no § 7º não será cumulativa com qualquer outra redução admitida em lei, ressalvado o disposto no § 11.

§ 9º Na hipótese de anterior concessão de redução de multa em percentual diverso de cinquenta por cento, prevalecerá o percentual referido no § 7º, determinado sobre o valor original da multa.

§ 10. A opção pelo parcelamento de que trata este artigo exclui a concessão de qualquer outro, extinguindo os parcelamentos anteriormente concedidos, admitida a transferência de seus saldos para a modalidade desta Lei.

§ 11. O sujeito passivo fará jus a redução adicional da multa, após a redução referida no § 7º, à razão de vinte e cinco centésimos por cento sobre o valor remanescente para cada ponto percentual do saldo do débito que for liquidado até a data prevista para o requerimento do parcelamento referido neste artigo, após deduzida a primeira parcela determinada nos termos do § 3º ou 4º.

Art. 2º Os débitos incluídos no Programa de Recuperação Fiscal - REFIS, de que trata a Lei nº 9.964, de 10 de abril de 2000, ou no parcelamento a ele alternativo, poderão, a critério da pessoa jurídica, ser parcelados nas condições previstas no art. 1º, nos termos a serem estabelecidos pelo Comitê Gestor do mencionado Programa.

Parágrafo único. Na hipótese deste artigo:

I - a opção pelo parcelamento na forma deste artigo implica desistência compulsória e definitiva do REFIS ou do parcelamento a ele alternativo;

II - as contribuições arrecadadas pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS retornarão à administração daquele órgão, sujeitando-se à legislação específica a elas aplicável;

III - será objeto do parcelamento nos termos do art. 1º o saldo devedor dos débitos relativos aos tributos administrados pela Secretaria da Receita Federal.

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 766, DE 4 DE JANEIRO DE 2017

(Vigência encerrada em 1/6/2017, conforme Ato Declaratório do Presidente da Mesa do Congresso Nacional nº 32, de 2/6/2017, publicado no DOU de 5/6/2017)

Institui o Programa de Regularização Tributária junto à Secretaria da Receita Federal do Brasil e à Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art.

62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º Fica instituído o Programa de Regularização Tributária - PRT junto à Secretaria da Receita Federal do Brasil e à Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, cuja implementação obedecerá ao disposto nesta Medida Provisória.

§ 1º Poderão ser quitados, na forma do PRT, os débitos de natureza tributária ou não tributária, vencidos até 30 de novembro de 2016, de pessoas físicas e jurídicas, inclusive objeto de parcelamentos anteriores rescindidos ou ativos, em discussão administrativa ou judicial, ou ainda provenientes de lançamento de ofício efetuados após a publicação desta Medida Provisória, desde que o requerimento se dê no prazo de que trata o § 2º.

§ 2º A adesão ao PRT ocorrerá por meio de requerimento a ser efetuado no prazo de até cento e vinte dias, contado a partir da regulamentação estabelecida pela Secretaria da Receita Federal do Brasil e pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, e abrangerá os débitos em discussão administrativa ou judicial indicados para compor o PRT e a totalidade dos débitos exigíveis em nome do sujeito passivo, na condição de contribuinte ou responsável.

§ 3º A adesão ao PRT implica:

I - a confissão irrevogável e irretratável dos débitos em nome do sujeito passivo na condição de contribuinte ou responsável e por ele indicados para compor PRT, nos termos dos art. 389 e art. 395 da Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015 - Código de Processo Civil, e condiciona o sujeito passivo à aceitação plena e irretratável de todas as condições estabelecidas nesta Medida Provisória;

II - o dever de pagar regularmente as parcelas dos débitos consolidados no PRT e os débitos vencidos após 30 de novembro de 2016, inscritos ou não em Dívida Ativa da União;

III - a vedação da inclusão dos débitos que compõem o PRT em qualquer outra forma de parcelamento posterior, ressalvado o parcelamento de que trata o art. 14-A da Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002; e

IV - o cumprimento regular das obrigações com o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS.

Art. 2º No âmbito da Secretaria da Receita Federal do Brasil, o sujeito passivo que aderir ao PRT poderá liquidar os débitos de que trata o art. 1º mediante a opção por uma das seguintes modalidades:

DECRETO Nº 8.950, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2016

Aprova a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, caput, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto nos incisos I e II do art. 4º do Decreto-Lei nº 1.199, de 27 de dezembro de 1971, no Decreto nº 2.376, de 12 de novembro de 1997, no inciso XIX do art. 2º do Decreto nº 4.732, de 10 de junho de 2003,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovada a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI, anexa a este Decreto.

Art. 2º A TIPI tem por base a Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM.

ANEXO

Capítulo 87

Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos

terrestres, suas partes e acessórios

Notas.

- 1.- O presente Capítulo não compreende os veículos concebidos para circular unicamente sobre vias férreas.
- 2.- Consideram-se “tratores”, na acepção do presente Capítulo, os veículos motores essencialmente concebidos para puxar ou empurrar instrumentos, veículos ou cargas, mesmo que apresentem certos dispositivos acessórios que permitam o transporte de ferramentas, sementes, adubos (fertilizantes), etc., relacionados com o seu uso principal.
Os instrumentos e órgãos de trabalho concebidos para equipar os tratores da posição 87.01, enquanto material intercambiável, seguem o seu próprio regime, mesmo apresentados com o trator, quer estejam ou não montados neste.
- 3.- Os chassis de veículos automóveis, quando providos de cabina, classificam-se nas posições 87.02 a 87.04 e não na posição 87.06.
- 4.- A posição 87.12 compreende todas as bicicletas para crianças. Os outros ciclos para crianças classificam-se na posição 95.03.

Notas Complementares (NC) da TIPI

NC (87-1) O enquadramento de veículos no Ex 01 e no Ex 02 dos códigos 8702.10.00, 8702.20.00, 8702.30.00, 8702.40.90 e 8702.90.00, está condicionado à manifestação da Secretaria da Receita Federal do Brasil, certificando que o veículo cumpre as exigências ali estabelecidas.

NC (87-2) Ficam reduzidas a zero as alíquotas relativas às ambulâncias, carros celulares e carros funerários, classificados na posição 87.03.

NC (87-3) Ficam fixadas nos percentuais indicados as alíquotas relativas aos veículos classificados nos códigos 8703.22.90 e no Ex 02 dos códigos 8703.40.00 e 8703.60.00, com volume de habitáculo, destinado a passageiros e motoristas, superior a 6 m³. O enquadramento de veículos nesta Nota Complementar está condicionado à manifestação da Secretaria da Receita Federal do Brasil certificando que o veículo cumpre as exigências nela estabelecidas.

ALÍQUOTA (%)	
De 1º/1/2017 até 31/12/2017	A partir de 1º/01/2018
38	8

NC (87-4) Ficam fixadas nos percentuais indicados as alíquotas referentes aos automóveis de passageiros e veículos de uso misto, com motor a álcool ou com motor que utilize alternativa ou simultaneamente gasolina e álcool (**flexibe fuel engine**), classificados nos códigos a seguir especificados:

CÓDIGO DA TIPI	ALÍQUOTA %
8703.22	11
8703.23.10	18
8703.23.10 Ex 01	11
8703.23.90	18
8703.23.90 Ex 01	11
8703.24	18

NC (87-5) Ficam reduzidas aos percentuais indicados as alíquotas relativas aos veículos, de transmissão manual ou automática, com caixa de transferência, chassi independente da carroçaria, altura livre do solo mínima sob os eixos dianteiro e traseiro de 200 mm, altura livre do solo mínima entre eixos de 300 mm, ângulo de ataque mínimo de 35°, ângulo de saída mínimo de 24°, ângulo de rampa mínimo de 28°, de capacidade de emergibilidade a partir de 500 mm, peso bruto total combinado a partir de 3.000 kg, peso em ordem de marcha máximo de até 3.000 kg, concebidos para aplicação fora de estrada, classificados nos códigos 8703.32.10, 8703.33.10, 8703.50.00 e 8703.70.00.

ALÍQUOTA%	
Até 31/12/2017	A partir de 1º/1/2018
45	15

NC (87-6) Ficam fixadas, nos percentuais abaixo indicados, as alíquotas relativas aos automóveis de passageiros e veículos de uso misto, classificados nos códigos a seguir especificados:

CÓDIGO DA TIPI	EFICIÊNCIA ENERGÉTICA (EE) (MJ/km)	MASSA EM ORDEM DE MARCHA (MOM) (kg)	ALÍQUOTA (%)
8703.40.00 e 8703.60.00	EE menor ou igual a 1,10	MOM menor ou igual a 1400	9
		MOM maior que 1400 e menor ou igual a 1700	10
		MOM maior que 1700	11
	EE maior que 1,10 e menor ou igual a 1,68	MOM menor ou igual a 1400	12
		MOM maior que 1400 e menor ou igual a 1700	13
		MOM maior que 1700	15
	EE maior que 1,68	MOM menor ou igual a 1400	17
		MOM maior que 1400 e menor ou igual a 1700	19
		MOM maior que 1700	20
8703.80.00	EE menor ou igual a 0,66	MOM menor ou igual a 1400	7
		MOM maior que 1400 e menor ou igual a 1700	8
		MOM maior que 1700	9
	EE maior que 0,66 e menor ou igual a 1,35	MOM menor ou igual a 1400	10
		MOM maior que 1400 e menor ou igual a 1700	12
		MOM maior que 1700	14
	EE maior que 1,35	MOM menor ou igual a 1400	14
		MOM maior que 1400 e menor ou igual a 1700	16
		MOM maior que 1700	18

Ficam reduzidas em dois pontos percentuais, relativamente à tabela acima, as alíquotas dos veículos com motor a álcool ou com motor que utilize alternativa ou simultaneamente gasolina e álcool (flexibe fuel engine) classificados nos códigos 8703.40.00 e 8703.60.00.

Para fins de aplicação desta Nota Complementar, considera-se:

Eficiência Energética - EE - níveis de autonomia expressos em quilômetros por litro de combustível (Km/l) ou níveis de consumo energético expressos em megajoules por quilômetro (MJ/Km), medidos segundo o ciclo de condução combinado descrito na Norma ABNT NBR 7024:2017 Versão Corrigida: 2017, segundo as instruções normativas complementares do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente - Ibama para veículos híbridos e elétricos; e

Massa em Ordem de Marcha - MOM - estabelecida nos termos da norma ABNT NBR ISO 1176:2006.

NC (87-7) Entre 1º de janeiro de 2017 e 31 de dezembro de 2020, ficam reduzidas em dois pontos percentuais as alíquotas do imposto referentes aos veículos classificados nos códigos a seguir relacionados, comercializados pelas empresas que:

- 1 - atinjam, até 1º de outubro de 2016, o nível de eficiência energética de que trata o item 3 do Anexo II ao Decreto nº 7.819, de 3 de outubro de 2012; e
- 2 - mantenham, no mínimo, o nível de que trata o item 1 até 31 de dezembro de 2020.

CÓDIGO DA TIPI	CÓDIGO DA TIPI	CÓDIGO DA TIPI
8702.10.00	8703.23.90	8704.21.10 Ex 01
8702.10.00 Ex 01	8703.23.90 Ex 01	8704.21.20
8702.20.00	8703.24.10	8704.21.20 Ex 01
8702.20.00 Ex 01	8703.24.90	8704.21.30
8702.30.00	8703.31	8704.21.30 Ex 01
8702.30.00 Ex 01	8703.32	8704.21.90
8702.40.90	8703.33	8704.21.90 Ex 01
8702.40.90 Ex 01	8703.40.00	8704.21.90 Ex 02
8702.90.00	8703.40.00 Ex 01	8704.31.10 (Exceto Ex 01)
8702.90.00 Ex 01	8703.40.00 Ex 02	8704.31.20 (Exceto Ex 01)
8703.21.00	8703.50.00	8704.31.30 (Exceto Ex 01)
8703.22.10	8703.60.00	8704.31.90 (Exceto Ex 01)
8703.22.90	8703.60.00 Ex 01	8706.00.10 (exceto dos veículos do código 8702.40.10 e Ex 01)
8703.23.10	8703.60.00 Ex 02	8706.00.90 (Exceto Ex 01)

8703.23.10 Ex 01	8703.70.00	
------------------	------------	--

A redução dos veículos enquadrados nas notas Complementares NC (87-2) e NC (87-4) será calculada em relação às alíquotas nelas previstas.

NC (87-8) Entre 1º de janeiro de 2017 e 31 de dezembro de 2020, ficam reduzidas em um ponto percentual as alíquotas do imposto referentes aos automóveis de que trata a NC (87-7), comercializados pelas empresas que:

- 1 - atinjam, até 1º de outubro de 2016, o nível de eficiência energética de que trata o item 4 do Anexo II ao Decreto nº 7.819, de 3 de outubro de 2012; e
- 2 - mantenham, no mínimo, o nível de que trata o item 1 até 31 de dezembro de 2020.

A redução dos veículos enquadrados nas notas Complementares NC (87-2) e NC (87-4) será calculada em relação às alíquotas nelas previstas.

NC (87-9) Entre 1º de janeiro de 2018 e 31 de dezembro de 2020, ficam reduzidas em dois pontos percentuais as alíquotas do imposto referentes aos veículos de que trata a NC (87-7), comercializados pelas empresas que:

- 1 - atinjam, até 1º de outubro de 2017, o nível de eficiência energética de que trata o item 3 do Anexo II ao Decreto nº 7.819, de 3 de outubro de 2012; e
- 2 - mantenham, no mínimo, o nível de que trata o item 1 até 31 de dezembro de 2020.

A redução dos veículos enquadrados nas notas Complementares NC (87-2) e NC (87-4) será calculada em relação às alíquotas nelas previstas.

NC (87-11) Entre 1º de janeiro de 2018 e 31 de dezembro de 2020, ficam reduzidas em um ponto percentual as alíquotas do imposto referentes aos automóveis de que tratam a NC (87-7), comercializados pelas empresas que:

- 1 - atinjam, até 1º de outubro de 2017, o nível de eficiência energética de que trata o item 4 do Anexo II ao Decreto nº 7.819, de 3 de outubro de 2012; e
- 2 - mantenham, no mínimo, o nível de que trata o item 1 até 31 de dezembro de 2020.

A redução dos veículos enquadrados nas notas Complementares NC (87-2) e NC (87-4) será calculada em relação às alíquotas nelas previstas.

NC (87-12) Entre 1º de janeiro de 2022 e 31 de dezembro de 2026, ficam reduzidas em dois pontos percentuais as alíquotas do imposto referentes aos veículos classificados nos códigos a seguir relacionados, que atendam ao disposto nos itens 3 e 8 do Anexo III do Decreto (citar nº deste Decreto).

CÓDIGO DA TIPI	CÓDIGO DA TIPI	CÓDIGO DA TIPI
8702.10.00	8703.22	8703.90.00
8702.10.00 Ex 01	8703.23	8704.21.10 Ex 01
8702.20.00	8703.24	8704.21.20 Ex 01
8702.20.00 Ex 01	8703.31	8704.21.30 Ex 01

8702.30.00	8703.32	8704.21.90 Ex 01
8702.30.00 Ex 01	8703.33	8704.31.10 (exceto Ex 01)
8702.40.90	8703.40.00	8704.31.20 (exceto Ex 01)
8702.40.90 Ex 01	8703.50.00	8704.31.30 (exceto Ex 01)
8702.90.00	8703.60.00	8704.31.90 (exceto Ex 01)
8702.90.00 Ex 01	8703.70.00	
8703.21.00	8703.80.00	

A redução aplicada aos veículos enquadrados nas Notas Complementares NC (87-3) a NC (87-6) será calculada em relação às alíquotas nelas previstas.

NC (87-13) Entre 1º de janeiro de 2022 e 31 de dezembro de 2026, ficam reduzidas em um ponto percentual as alíquotas do imposto referentes aos veículos de que trata a NC (87-12), que atendam ao disposto nos itens 4 e 8 do Anexo III ao Decreto nº 9.557, de 2018.

A redução aplicada aos veículos enquadrados nas Notas Complementares NC (87-3) a NC (87-6) será calculada em relação às alíquotas nelas previstas.

NC (87-14) Entre 1º de janeiro de 2023 e 31 de dezembro de 2026, ficam reduzidas em dois pontos percentuais as alíquotas do imposto referentes aos veículos de que trata a NC (87-12), que atendam ao disposto nos itens 3 e 7 do Anexo III ao Decreto nº 9.557, de 2018.

A redução aplicada aos veículos enquadrados nas Notas Complementares NC (87-3) a NC (87-6) será calculada em relação às alíquotas nelas previstas.

NC (87-15) Entre 1º de janeiro de 2023 e 31 de dezembro de 2026, ficam reduzidas em um ponto percentual as alíquotas do imposto referentes aos veículos de que trata a NC (87-12), que atendam ao disposto nos itens 4 e 7 do Anexo III ao Decreto nº 9.557, de 2018.

A redução aplicada aos veículos enquadrados nas Notas Complementares NC (87-3) a NC (87-6) será calculada em relação às alíquotas nelas previstas.

NC (87-16) Entre 1º de janeiro de 2022 e 31 de dezembro de 2026, ficam reduzidas em um ponto percentual as alíquotas do imposto referentes aos veículos de que trata a NC (87-12), que atendam ao disposto nos itens 6 e 10 do Anexo IV ao Decreto nº 9.557, de 2018.

A redução aplicada aos veículos enquadrados nas Notas Complementares NC (87-3) a NC (87-6) será calculada em relação às alíquotas nelas previstas.

NC (87-17) Entre 1º de janeiro de 2023 e 31 de dezembro de 2026, ficam reduzidas em um ponto percentual as alíquotas do imposto referentes aos veículos de que trata a NC (87-12), que atendam ao disposto nos itens 6 e 9 do Anexo IV ao Decreto nº 9.557, de 2018.

A redução aplicada aos veículos enquadrados nas Notas Complementares NC (87-3) a NC (87-6) será calculada em relação às alíquotas nelas previstas.

NCM	DESCRIÇÃO	ALÍQUOTA (%)
87.01	Tratores (exceto os carros-tratores da posição 87.09).	
8701.10.00	- Tratores de eixo único	0
8701.20.00	- Tratores rodoviários para semirreboques	0
8701.30.00	- Tratores de lagartas (esteiras)	0
8701.9	- Outros, com uma potência de motor:	
8701.91.00	-- Não superior a 18 kW	5

	Ex 01 - Com tomada de força mecânica ou hidráulica	0
8701.92.00	-- Superior a 18 kW, mas não superior a 37 kW	5
	Ex 01 - Com tomada de força mecânica ou hidráulica	0
8701.93.00	-- Superior a 37 kW, mas não superior a 75 kW	5
	Ex 01 - Com tomada de força mecânica ou hidráulica	0
8701.94	-- Superior a 75 kW, mas não superior a 130 kW	
8701.94.10	Tratores especialmente concebidos para arrastar troncos (<i>log skidders</i>)	0
8701.94.90	Outros	5
	Ex 01 - Com tomada de força mecânica ou hidráulica	0
8701.95	-- Superior a 130 kW	
8701.95.10	Tratores especialmente concebidos para arrastar troncos (<i>log skidders</i>)	0
8701.95.90	Outros	5
	Ex 01 - Com tomada de força mecânica ou hidráulica	0
87.02	Veículos automóveis para transporte de dez pessoas ou mais, incluindo o motorista.	
8702.10.00	- Unicamente com motor de pistão de ignição por compressão (diesel ou semidiesel)	25
	Ex 01 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, superior a 6m ³ , mas inferior a 9m ³	10
	Ex 02 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, igual ou superior a 9m ³	0
8702.20.00	- Equipados para propulsão, simultaneamente, com um motor de pistão de ignição por compressão (diesel ou semidiesel) e um motor elétrico	25
	Ex 01 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, superior a 6m ³ , mas inferior a 9m ³	10
	Ex 02 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, igual ou superior a 9m ³	0
8702.30.00	- Equipados para propulsão, simultaneamente, com um motor de pistão alternativo de ignição por centelha (faísca*) e um motor elétrico	25
	Ex 01 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, superior a 6m ³ , mas inferior a 9m ³	10
	Ex 02 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, igual ou superior a 9m ³	0
8702.40	- Unicamente com motor elétrico para propulsão	
8702.40.10	Tróibus	0
8702.40.90	Outros	25

NCM	DESCRIÇÃO	ALÍQUOTA (%)
	Ex 01 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, superior a 6m ³ , mas inferior a 9m ³	10
	Ex 02 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, igual ou superior a 9m ³	0
8702.90.00	- Outros	25
	Ex 01 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, superior a 6m ³ , mas inferior a 9m ³	10
	Ex 02 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, igual ou superior a 9m ³	0
87.03	Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de pessoas (exceto os da posição 87.02), incluindo os veículos de uso misto (<i>station wagons</i>) e os automóveis de corrida.	
8703.10.00	- Veículos especialmente concebidos para se deslocar sobre a neve; veículos especiais para transporte de pessoas nos campos de golfe e veículos semelhantes	45

8703.2	- Outros veículos, unicamente com motor de pistão alternativo de ignição por centelha (faísca*):	
8703.21.00	-- De cilindrada não superior a 1.000 cm ³	7
8703.22	-- De cilindrada superior a 1.000 cm ³ , mas não superior a 1.500 cm ³	
8703.22.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluindo o motorista	13
8703.22.90	Outros	13
8703.23	-- De cilindrada superior a 1.500 cm ³ , mas não superior a 3.000 cm ³	
8703.23.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluindo o motorista	25
	Ex 01 - De cilindrada superior a 1.500 cm ³ , mas não superior a 2.000 cm ³	13
8703.23.90	Outros	25
	Ex 01 - De cilindrada superior a 1.500 cm ³ , mas não superior a 2.000 cm ³	13
8703.24	-- De cilindrada superior a 3.000 cm ³	
8703.24.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluindo o motorista	25
8703.24.90	Outros	25
8703.3	- Outros veículos, unicamente com motor de pistão de ignição por compressão (diesel ou semidiesel):	
8703.31	-- De cilindrada não superior a 1.500 cm ³	
8703.31.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluindo o motorista	25
8703.31.90	Outros	25
8703.32	-- De cilindrada superior a 1.500 cm ³ , mas não superior a 2.500 cm ³	
8703.32.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluindo o motorista	25
8703.32.90	Outros	25
8703.33	-- De cilindrada superior a 2.500 cm ³	
8703.33.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluindo o motorista	25
8703.33.90	Outros	25
8703.40.00	- Outros veículos, equipados para propulsão, simultaneamente, com um motor de pistão alternativo de ignição por centelha (faísca*) e um motor elétrico, exceto os suscetíveis de serem carregados por conexão a uma fonte externa de energia elétrica	25
8703.50.00	- Outros veículos, equipados para propulsão, simultaneamente, com um motor de pistão de ignição por compressão (diesel ou semidiesel) e um motor elétrico, exceto os suscetíveis de serem carregados por conexão a uma fonte externa de energia elétrica	25

LEI Nº 10.485, DE 3 DE JULHO DE 2002

Dispõe sobre a incidência das contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins), nas hipóteses que menciona, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º As pessoas jurídicas fabricantes e as importadoras de máquinas, implementos e veículos classificados nos códigos 73.09, 7310.29, 7612.90.12, 8424.81, 84.29,

8430.69.90, 84.32, 84.33, 84.34, 84.35, 84.36, 84.37, 87.01, 87.02, 87.03, 87.04, 87.05, 87.06 e 8716.20.00 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - Tipi, aprovada pelo Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011, relativamente à receita bruta decorrente de venda desses produtos, ficam sujeitas ao pagamento da contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins, às alíquotas de 2% (dois por cento) e 9,6% (nove inteiros e seis décimos por cento), respectivamente. [*“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 12.973, de 13/5/2014*](#)

§ 1º O disposto no *caput*, relativamente aos produtos classificados no Capítulo 84 da Tipi, aplica-se aos produtos autopropulsados ou não. [*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.973, de 13/5/2014\)*](#)

§ 2º A base de cálculo das contribuições de que trata este artigo fica reduzida:

I - em 30,2% (trinta inteiros e dois décimos por cento), no caso da venda de caminhões chassi com carga útil igual ou superior a 1.800 kg e caminhão monobloco com carga útil igual ou superior a 1.500 kg, classificados na posição 87.04 da TIPI, observadas as especificações estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal;

II - em 48,1% (quarenta e oito inteiros e um décimo por cento), no caso de venda de produtos classificados nos seguintes códigos da Tipi: 73.09, 7310.29.20, 7612.90.12, 8424.81, 84.29, 8430.69.90, 84.32, 84.33, 84.34, 84.35, 84.36, 84.37, 87.01, 8702.10.00 Ex 02, 8702.90.90 Ex 02, 8704.10.00, 87.05, 8716.20.00 e 8706.00.10 Ex 01 (somente os destinados aos produtos classificados nos Ex 02 dos códigos 8702.10.00 e 8702.90.90). [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.973, de 13/5/2014\)*](#)

§ 3º O disposto neste artigo aplica-se, inclusive, às pessoas jurídicas a que se refere o art. 17, § 5º, da Medida Provisória nº 2.189-49, de 23 de agosto de 2001.

Art. 2º Poderão ser excluídos da base de cálculo das contribuições para o PIS/Pasep, da Cofins e do IPI os valores recebidos pelo fabricante ou importador nas vendas diretas ao consumidor final dos veículos classificados nas posições 87.03 e 87.04 da TIPI, por conta e ordem dos concessionários de que trata a Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, a estes devidos pela intermediação ou entrega dos veículos, e o Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicações - ICMS incidente sobre esses valores, nos termos estabelecidos nos respectivos contratos de concessão.

§ 1º Não serão objeto da exclusão prevista no *caput* os valores referidos nos incisos I e II do § 2º do art. 1º.

§ 2º Os valores referidos no *caput*:

I - não poderão exceder a 9% (nove por cento) do valor total da operação;

II - serão tributados, para fins de incidência das contribuições para o PIS/Pasep e da Cofins, à alíquota de 0% (zero por cento) pelos referidos concessionários.

LEI Nº 14.284, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2021

Institui o Programa Auxílio Brasil e o Programa Alimenta Brasil; define metas para taxas de pobreza; altera a Lei nº 8.742, de 7 de dezembro de 1993; revoga a Lei nº 10.836, de 9 de janeiro de 2004, e dispositivos das Leis nºs 10.696, de 2 de julho de 2003, 12.512, de 14 de outubro de 2011, e 12.722, de 3 de outubro de 2012; e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei institui o Programa Auxílio Brasil e o Programa Alimenta Brasil, em substituição ao Programa Bolsa Família, de que trata a Lei nº 10.836, de 9 de janeiro de 2004, e ao Programa de Aquisição de Alimentos, de que trata o art. 19 da Lei nº 10.696, de 2 de julho de 2003, respectivamente, e define metas para taxas de pobreza no Brasil.

Parágrafo único. O Programa Auxílio Brasil constitui uma etapa do processo gradual e progressivo de implementação da universalização da renda básica de cidadania a que se referem o caput e o § 1º do art. 1º da Lei nº 10.835, de 8 de janeiro de 2004.

CAPÍTULO I DO PROGRAMA AUXÍLIO BRASIL

Seção I Disposições Gerais

Art. 2º Fica instituído o Programa Auxílio Brasil, no âmbito do Ministério da Cidadania, executado por meio da integração e da articulação de políticas, de programas e de ações direcionadas:

LEI Nº 12.688, DE 18 DE JULHO DE 2012

Autoriza a Centrais Elétricas Brasileiras S.A. (Eletrobras) a adquirir o controle acionário da Celg Distribuição S.A. (Celg D); institui o Programa de Estímulo à Reestruturação e ao Fortalecimento das Instituições de Ensino Superior (Proies); altera as Leis nºs 3.890-A, de 25 de abril de 1961, 9.718, de 27 de novembro de 1998, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 10.887, de 18 de junho de 2004, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 11.033, de 21 de dezembro de 2004, 11.128, de 28 de junho de 2005, 11.651, de 7 de abril de 2008, 12.024, de 27 de agosto de 2009, 12.101, de 27 de novembro de 2009, 12.429, de 20 de junho de 2011, 12.462, de 4 de agosto de 2011, e 12.546, de 14 de dezembro de 2011; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º É a Centrais Elétricas Brasileiras S.A. (Eletrobras) autorizada a adquirir o controle acionário da Celg Distribuição S.A. (Celg D).

§ 1º A Eletrobras adquirirá, no mínimo, 51% (cinquenta e um por cento) das ações ordinárias com direito a voto.

§ 2º A Eletrobras deverá publicar, em seu sítio oficial, informações relativas ao processo de transação do controle acionário da Celg D, desde que preservadas as regras inerentes à divulgação de fato relevante aos mercados nacional e internacional e ressalvadas as hipóteses legais de sigilo e de segredo industrial decorrentes da exploração direta de atividade econômica pela Eletrobras.

§ 3º A Celg D, após a aquisição do seu controle acionário pela Eletrobras, deverá disponibilizar, em seu sítio oficial, prestação de contas das medidas saneadoras aplicadas para sua recuperação financeira, do uso de seus recursos e da realização de seus investimentos, ressalvadas as hipóteses legais de sigilo e de segredo industrial decorrentes da exploração direta de atividade econômica pela Celg D.

Art. 2º O art. 15 da Lei nº 3.890-A, de 25 de abril de 1961, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 15.

§ 1º A Eletrobras, diretamente ou por meio de suas subsidiárias ou controladas, poder-se-á associar, com ou sem aporte de recursos, para constituição de consórcios empresariais ou participação em sociedades, com ou sem poder de controle, no Brasil ou no exterior, que se destinem direta ou indiretamente à exploração da produção, transmissão ou distribuição de energia elétrica.

.....
§ 4º É autorizada a dispensa de procedimento licitatório para a venda à Eletrobras de participação acionária em empresas relacionadas ao seu objeto social." (NR)

LEI Nº 6.938, DE 31 DE AGOSTO DE 1981

Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

DOS OBJETIVOS DA POLÍTICA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE.

Art. 4º A Política Nacional do Meio Ambiente visará:

I - à compatibilização do desenvolvimento econômico-social com a preservação da qualidade do meio ambiente e do equilíbrio ecológico;

II - à definição de áreas prioritárias de ação governamental relativa à qualidade e ao equilíbrio ecológico, atendendo aos interesses da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Territórios e dos Municípios;

III - ao estabelecimento de critérios e padrões de qualidade ambiental e de normas relativas ao uso e manejo de recursos ambientais;

IV - ao desenvolvimento de pesquisas e de tecnologias nacionais orientadas para o uso racional de recursos ambientais;

V - à difusão de tecnologias de manejo do meio ambiente, à divulgação de dados e informações ambientais e à formação de uma consciência pública sobre a necessidade de preservação da qualidade ambiental e do equilíbrio ecológico;

VI - à preservação e restauração dos recursos ambientais com vistas à sua utilização racional e disponibilidade permanente, concorrendo para a manutenção do equilíbrio ecológico propício à vida;

VII - à imposição, ao poluidor e ao predador, da obrigação de recuperar e/ou indenizar os danos causados e, ao usuário, da contribuição pela utilização de recursos ambientais com fins econômicos.

Art. 5º As diretrizes da Política Nacional do Meio Ambiente serão formuladas em normas e planos, destinados a orientar a ação dos Governos da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Territórios e dos Municípios no que se relaciona com a preservação da qualidade ambiental e manutenção do equilíbrio ecológico, observados os princípios estabelecidos no art. 2º desta Lei.

Parágrafo único. As atividades empresariais públicas ou privadas serão exercidas em consonância com as diretrizes da Política Nacional do Meio Ambiente.

LEI Nº 9.478, DE 6 DE AGOSTO DE 1997

Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DOS PRINCÍPIOS E OBJETIVOS DA POLÍTICA ENERGÉTICA NACIONAL

Art. 1º As políticas nacionais para o aproveitamento racional das fontes de energia visarão aos seguintes objetivos:

- I - preservar o interesse nacional;
- II - promover o desenvolvimento, ampliar o mercado de trabalho e valorizar os recursos energéticos;
- III - proteger os interesses do consumidor quanto a preço, qualidade e oferta dos produtos;
- IV - proteger o meio ambiente e promover a conservação de energia;
- V - garantir o fornecimento de derivados de petróleo em todo o território nacional, nos termos do § 2º do art. 177 da Constituição Federal;
- VI - incrementar, em bases econômicas, a utilização do gás natural;
- VII - identificar as soluções mais adequadas para o suprimento de energia elétrica nas diversas regiões do País;
- VIII - utilizar fontes alternativas de energia, mediante o aproveitamento econômico dos insumos disponíveis e das tecnologias aplicáveis;
- IX - promover a livre concorrência;
- X - atrair investimentos na produção de energia;
- XI - ampliar a competitividade do País no mercado internacional.
- XII - incrementar, em bases econômicas, sociais e ambientais, a participação dos biocombustíveis na matriz energética nacional; [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.097, de 13/1/2005\)*](#)
- XIII - garantir o fornecimento de biocombustíveis em todo o território nacional; [*\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 532, de 28/4/2011, convertida na Lei nº 12.490, de 16/9/2011\)*](#)
- XIV - incentivar a geração de energia elétrica a partir da biomassa e de subprodutos da produção de biocombustíveis, em razão do seu caráter limpo, renovável e complementar à fonte hidráulica; [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.490, de 16/9/2011\)*](#)
- XV - promover a competitividade do País no mercado internacional de

biocombustíveis; [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.490, de 16/9/2011\)*](#)

XVI - atrair investimentos em infraestrutura para transporte e estocagem de biocombustíveis; [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.490, de 16/9/2011\)*](#)

XVII - fomentar a pesquisa e o desenvolvimento relacionados à energia renovável; [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.490, de 16/9/2011\)*](#)

XVIII - mitigar as emissões de gases causadores de efeito estufa e de poluentes nos setores de energia e de transportes, inclusive com o uso de biocombustíveis. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.490, de 16/9/2011\)*](#)

CAPÍTULO II DO CONSELHO NACIONAL DE POLÍTICA ENERGÉTICA

Art. 2º Fica criado o Conselho Nacional de Política Energética - CNPE, vinculado à Presidência da República e presidido pelo Ministro de Estado de Minas e Energia, com a atribuição de propor ao Presidente da República políticas nacionais e medidas específicas destinadas a:

I - promover o aproveitamento racional dos recursos energéticos do País, em conformidade com os princípios enumerados no capítulo anterior e com o disposto na legislação aplicável;

II - assegurar, em função das características regionais, o suprimento de insumos energéticos às áreas mais remotas ou de difícil acesso do País, submetendo as medidas específicas ao Congresso Nacional, quando implicarem criação de subsídios;

III - rever periodicamente as matrizes energéticas aplicadas às diversas regiões do País, considerando as fontes convencionais e alternativas e as tecnologias disponíveis;

IV - estabelecer diretrizes para programas específicos, como os de uso do gás natural, do carvão, da energia termonuclear, dos biocombustíveis, da energia solar, da energia eólica e da energia proveniente de outras fontes alternativas; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 11.097, de 13/1/2005\)*](#)

V - estabelecer diretrizes para a importação e exportação, de maneira a atender às necessidades de consumo interno de petróleo e seus derivados, biocombustíveis, gás natural e condensado, e assegurar o adequado funcionamento do Sistema Nacional de Estoques de Combustíveis e o cumprimento do Plano Anual de Estoques Estratégicos de Combustíveis, de que trata o art. 4º da Lei nº 8.176, de 8 de fevereiro de 1991; [*\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 532, de 28/4/2011, convertida na Lei nº 12.490, de 16/9/2011\)*](#)

VI - sugerir a adoção de medidas necessárias para garantir o atendimento à demanda nacional de energia elétrica, considerando o planejamento de longo, médio e curto prazos, podendo indicar empreendimentos que devam ter prioridade de licitação e implantação, tendo em vista seu caráter estratégico e de interesse público, de forma que tais projetos venham assegurar a otimização do binômio modicidade tarifária e confiabilidade do Sistema Elétrico. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 10.848, de 15/3/2004\)*](#)

VII - estabelecer diretrizes para o uso de gás natural como matéria-prima em processos produtivos industriais, mediante a regulamentação de condições e critérios específicos, que visem a sua utilização eficiente e compatível com os mercados interno e externos. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.909, de 4/3/2009\)*](#)

VIII - definir os blocos a serem objeto de concessão ou partilha de produção; [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.351, de 22/12/2010\)*](#)

IX - definir a estratégia e a política de desenvolvimento econômico e tecnológico da indústria de petróleo, de gás natural, de outros hidrocarbonetos fluidos e de biocombustíveis, bem como da sua cadeia de suprimento; [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.351, de 22/12/2010, e com nova redação dada pela Medida Provisória nº 532, de 28/4/2011, convertida na Lei nº*](#)

12.490, de 16/9/2011)

X - induzir o incremento dos índices mínimos de conteúdo local de bens e serviços, a serem observados em licitações e contratos de concessão e de partilha de produção, observado o disposto no inciso IX; (Inciso acrescido pela Lei nº 12.351, de 22/12/2010)

XI - definir diretrizes para comercialização e uso de biodiesel e estabelecer, em caráter autorizativo, quantidade superior ao percentual de adição obrigatória fixado em lei específica; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 647, de 28/5/2014, convertida na Lei nº 13.033, de 24/9/2014)

XII - estabelecer os parâmetros técnicos e econômicos das licitações de concessões de geração, transmissão e distribuição de energia elétrica, de que trata o art. 8º da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013; e (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 688, de 18/8/2015, convertida na Lei nº 13.203, 8/12/2015)

XIII - definir a estratégia e a política de desenvolvimento tecnológico do setor de energia elétrica; (Inciso acrescido pela Lei nº 13.203, 8/12/2015)

XIV - estabelecer diretrizes para o suprimento de gás natural nas situações caracterizadas como de contingência, nos termos previstos em lei. (Inciso acrescido pela Lei nº 14.134, de 8/4/2021)

§ 1º Para o exercício de suas atribuições, o CNPE contará com o apoio técnico dos órgãos reguladores do setor energético.

§ 2º O CNPE será regulamentado por decreto do Presidente da República, que determinará sua composição e a forma de seu funcionamento.

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

PROJETO DE LEI N.º 507/2022

*Institui o Programa de
Modernização do
Transporte Coletivo Rodoviário –
PRO-ÔNIBUS.*

EMENDA N.º

Inclua-se nos dispositivos abaixo a seguinte redação:

Art. 2º O PRO-ÔNIBUS de que trata o caput compreende:

VI – a concessão de estímulos tributários destinados a ampliar à utilização de ônibus com **tecnologia de uso de gás natural e biometano, motores híbridos ou motores elétricos**.

Art. 14. Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI os veículos equipados com **tecnologia de uso de gás natural e biometano, motores híbridos ou motores elétricos**, classificados nos códigos **8702.10.00**, 8702.40.10 e 8702.40.90 Ex 02 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados, **8702.90.00**.

Art. 15. O art. 1º da Lei nº 10.485, de 3 de julho de 2002, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

“Art.

1º.....
.....

§ 4º A alíquota das contribuições de que trata este artigo fica reduzida a zero no caso da venda de veículos fabricados no país, equipados com **tecnologia de uso de gás natural e biometano, motores híbridos ou motores elétricos**, classificados nos códigos **8702.10.00**, 8702.40.10 e 8702.40.90 Ex 02 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados, **8702.90.00**.



JUSTIFICATIVA

Esta proposta de emenda visa incluir novas tecnologias de transporte pesado e coletivo como uma alternativa para redução das emissões do setor, como é o caso do gás e do biometano. Os biocombustíveis, com destaque para o biometano, têm elevado potencial de descarbonização para o transporte, devendo ter o mesmo grau de priorização e tratamento conferido aos veículos elétricos.

É importante salientar as contribuições do Programa Nacional de Biocombustíveis, o RenovaBio, para a redução de emissões para o transporte. Destacamos ainda a importância da expansão do biometano, único biocombustível que pode ter intensidade de carbono negativa, uma vez que dá destinação adequada para os resíduos utilizados como substrato para a produção do biogás.

O gás natural e o biometano são alternativas importantes e já consolidadas para a descarbonização do transporte pesado, ainda extremamente dependente de diesel. Esses combustíveis gasosos também devem ter o seu desenvolvimento estimulado, uma vez que reduzem a intensidade de emissões em comparação com seu substituto fóssil, além de apresentarem redução da poluição local e serem muito mais silenciosos

Segundo estimativas da ABiogás (Associação Brasileira do Biogás), o Brasil deixa de aproveitar por ano, aproximadamente, 47 bilhões de metros cúbicos, ou 120 milhões de m³ por dia, de biometano. Esse montante corresponde, quase em sua totalidade, ao volume de gás natural fóssil produzido diariamente, de modo que há potencial para dobrar o volume de gás ofertado no país.

Para tanto, solicitamos aos nobres pares o apoio para a aprovação da presente Emenda.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado **HERCULANO PASSOS**



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 507, DE 2022

Institui o Programa de Modernização do Transporte Coletivo Rodoviário - PRO-ÔNIBUS.

Autor: Deputado JERÔNIMO GOERGEN

Relator: Deputado CARLOS CHIODINI

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 507, de 2022, cujo autor é o Deputado Jerônimo Goergen. A iniciativa institui o “*Programa de Modernização do Transporte Coletivo Rodoviário - PRO-ÔNIBUS*”, tendo como propósitos “(i) *promover a recuperação econômica e a conformidade tributária das empresas de transporte público coletivo rodoviário; (ii) ampliar a qualidade e a oferta de serviços de transporte coletivo; (iii) viabilizar à população mais carente o acesso aos serviços de mobilidade urbana; e (iv) promover práticas sustentáveis e a redução da emissão de dióxido de carbono*”.

Para alcançar esses objetivos, o PRO-ÔNIBUS compreende as seguintes medidas: “(i) *a regularização dos débitos tributários e não tributários com a União Federal; (ii) a concessão de passagem social; (iii) o estímulo à realização de investimentos na renovação da frota de ônibus; e (iv) a concessão de estímulos tributários destinados a ampliar a utilização de ônibus elétricos*”.

De acordo com a proposta, “*poderão aderir ao PRO-ÔNIBUS as pessoas jurídicas de direito privado permissionárias e concessionárias de transporte público coletivo rodoviário*”. A adesão de interessados, continua o texto, depende da aprovação de plano de recuperação tributária, a partir da



qual permitem-se a concessão de moratória e o parcelamento de débitos tributários federais, nos termos dos arts. 152 a 155-A da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966.

Adiante, o projeto relaciona os documentos que a empresa deve apresentar para fazer jus à concessão da moratória e ao parcelamento, assim como os requisitos que ela deve observar para poder se manter no programa: (i) regular recolhimento espontâneo dos tributos federais não contemplados no requerimento da moratória; (ii) integral cumprimento do plano de recuperação econômica e tributária; e (iii) demonstração periódica da capacidade de autofinanciamento, da renovação da frota de veículos e da melhoria da gestão. A iniciativa ainda estabelece requisitos para o plano de recuperação econômica e tributária.

Em seguida, a proposta fixa que no âmbito do PRO-ÔNIBUS os débitos de natureza tributária ou não tributária, administrados pela Receita Federal ou pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, poderão ser pagos em até 180 prestações mensais e sucessivas, com redução de 80% das multas de mora, de ofício ou isoladas.

Segundo o projeto, o pagamento de até 90% dos débitos pode ser realizado mediante a utilização de certificados emitidos pela União em contrapartida à concessão de passagens sociais (tarifa zero) a beneficiários do Programa Auxílio Brasil, desde que o quantitativo dessas passagens supere o definido em regulamento.

A proposição também especifica procedimentos administrativos aplicáveis ao requerimento de moratória, no âmbito PRO-ÔNIBUS.

Por fim, o projeto concede benefício fiscal a veículos equipados unicamente com motor elétrico para propulsão.

Na justificação, o autor alega que a pandemia de COVID-19 causou prejuízos para o setor de transporte de passageiros, em virtude da redução de movimentação de pessoas no período. Entende que é preciso *“promover a recuperação econômica e a conformidade tributária das empresas de transporte público coletivo rodoviário e de ampliar a qualidade e a oferta de serviços de transporte coletivo, com enfoque sobre a população mais carente”*.



S.Exa. defende que a proposta de se parcelar os débitos de empresas de transporte coletivo com a União, permitindo que a dívida possa ser abatida por intermédio da concessão de adicionais à passagem social, é *“solução que combina os princípios constitucionais da proteção à livre iniciativa e do direito ao transporte, colaborando para a produção de emprego e renda e para o bem-estar da população”*.

Com respeito à desoneração do IPI, do PIS e da COFINS para ônibus elétricos, o autor sustenta que se trata de iniciativa capaz *“de estimular a renovação da frota das empresas beneficiárias do programa e, ao mesmo tempo, de promover no setor de transporte práticas sustentáveis que colaborem para a redução da emissão de dióxido de carbono”*.

Findo o prazo de apresentação de emendas, uma proposta foi oferecida pelo Deputado Herculano Passos. S.Exa. propõe que a desoneração seja estendida a ônibus com tecnologia de uso de gás natural e biometano.

Além desta Comissão, devem se pronunciar sobre a matéria as Comissões de Finanças e Tributação (Mérito e Art. 54, RICD) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD). A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é ordinário.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A evolução dos indicadores dos sistemas de transporte coletivo urbano, ano a ano, aponta para uma redução significativa tanto do lado da demanda como da oferta. Segundos dados da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), a quantidade de passageiros que pagam passagem se reduziu a um terço do era em meados da década de 1990 (apuração feita em 2021).

Tal encolhimento, que pode ser observado tomando-se qualquer outro indicador que não apenas a demanda, é um processo contínuo, agravado, contudo, pela ocorrência da pandemia de Covid-19. De março de



2020 a abril de 2022, a demanda não passou de setenta por cento do que era em fevereiro de 2020, permanecendo, na média, em torno de sessenta por cento, excluídos os meses seguintes à adoção das medidas sanitárias, nos quais a demanda chegou a ser de apenas vinte por cento do que era antes da chegada da Covid ao país.

Muito embora a oferta também tenha sofrido redução, não houve um movimento tão acentuado como na demanda. Por força da necessidade de se observar as práticas de distanciamento social, as autoridades públicas deram aos operadores pouca flexibilidade para ajustar a oferta à demanda. Na média, a oferta foi de cerca de oitenta por cento do que era em fevereiro de 2020.

O resultado desse desequilíbrio, aponta a NTU, foi um prejuízo acumulado, pelo setor, de quase trinta bilhões de reais. Tamanha perda, somada ao movimento de contração dos serviços presenciado há mais de duas décadas, torna indispensável a busca imediata por soluções que permitam a continuidade das operações e a diminuição das perdas empresariais, correntes e acumuladas.

No atual estado, o maior prejudicado é o usuário, especialmente o de menor poder aquisitivo, que precisa fazer grandes deslocamentos entre a residência e o local de trabalho, mas sofre com a fragilidade do sistema, com o envelhecimento da frota, com o aumento do valor da tarifa e com o desconforto das viagens.

O projeto de lei em exame é um esforço no sentido de reduzir o impacto de tantas perdas que vêm atingindo os serviços de transporte urbano, com a preocupação, no entanto, de respeitar a competência da União no tema, que é limitada. Assim, o autor propõe programa que contempla algumas linhas de ação, sendo a principal delas a adoção de plano de regularização de dívidas tributárias que os operadores tenham com a União, que se baseia em período de moratória e no parcelamento dos débitos, em até cento e oitenta meses (ou quinze anos).

Além do tratamento de dívidas com a União, o programa prevê a concessão de passagem social, que passa a ser prevista na Lei nº 12.578, de



2012 (Lei de Mobilidade Urbana), como direito do usuário inscrito no Programa Auxílio Brasil.

A par disso, o programa compreende o estímulo à realização de investimentos na renovação da frota de ônibus, considerada condição para que a empresa permaneça abrigada no PRO-ÔNIBUS.

Por fim, o programa visa à concessão de estímulos tributários destinados a ampliar a utilização de ônibus elétricos, mediante alterações legais que os isentam do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) e que reduzem a zero a alíquota da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) e da Contribuição para o PIS/PASEP, que incidem nas operações de venda desse tipo de veículo, bem como de seus equipamentos.

Vale destacar que a proposta cria engenhoso mecanismo para o pagamento das dívidas repactuadas com a União, colocado em funcionamento sempre que a empresa inscrita no programa conceder quantidade de passagens sociais superior à prevista em regulamento, de forma que o montante equivalente ao valor total dessas passagens possa ser abatido do valor de seus débitos.

Essa alternativa, embora possa não ser adotada por todas as empresas endividadas, constitui importante alternativa para se liquidar o débito tributário e, tão importante quanto, ampliar o acesso das pessoas pobres ao serviço de transporte coletivo.

O instituto da passagem social, previsto no projeto, representa um avanço da direção da garantia, aos cidadãos, do seu direito constitucional ao transporte. Apesar de seu alcance estar restrito aos usuários do Auxílio-Brasil, a experiência, colocada em curso, certamente possibilitará que se tenha avaliação realista do efeito da gratuidade sobre a vida das pessoas e sobre o nível de atividade econômica das cidades.

Outro aspecto relevante do projeto é o incentivo à aquisição de veículos elétricos, importante não somente para que se alcancem as metas de redução de emissões de gases do efeito estufa, como também para a melhora das condições do ar nas cidades e para a diminuição da poluição sonora.



Trata-se de política que ganha força no mundo todo, não havendo razão para o País também não privilegiá-la.

Cabe ressaltar aqui que a emenda apresentada pelo Deputado Herculano Passos, ao propor que a desoneração seja estendida a ônibus com tecnologia de uso de gás natural e biometano, dá mais flexibilidade à política de gradual alteração da matriz energética, de sorte que combustíveis com menor impacto ambiental em relação ao diesel possam ser adotados nos sistemas de transporte até que se consolide a opção pelo veículo elétrico.

Sendo essas as considerações que se queria fazer, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 507, de 2022, acatada a Emenda nº 1, proposta pelo Deputado Herculano Passos.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado **CARLOS CHIODINI**
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 507, DE 2022

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação o Projeto de Lei nº 507/2022 e da Emenda 1 da CVT, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Carlos Chiodini.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

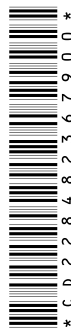
Hildo Rocha - Presidente, Fábio Ramalho e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Bozzella, Carlos Chiodini, Charles Evangelista, Christiane de Souza Yared, Coronel Tadeu, Danrlei de Deus Hinterholz, Felício Laterça, Felipe Rigoni, Franco Cartafina, Gonzaga Patriota, Herculano Passos, Juninho do Pneu, Márcio Labre, Maurício Dziedricki, Mauro Lopes, Paulo Eduardo Martins, Paulo Guedes, Ricardo da Karol, Rodrigo Coelho, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Vicentinho Júnior, Aelton Freitas, Alexandre Leite, Arnaldo Jardim, Aureo Ribeiro, Bosco Costa, Cezinha de Madureira, Delegado Marcelo Freitas, Eduardo Bismarck, Eli Corrêa Filho, Elias Vaz, Evair Vieira de Melo, Jaqueline Cassol, José Nelto, Kim Kataguirí, Léo Moraes, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Marcos Aurélio Sampaio, Neucimar Fraga, Nicoletti, Paulo Ganime, Pompeo de Mattos, Professor Israel Batista, Rodrigo de Castro, Tereza Cristina, Vinicius Carvalho e Zé Neto.

Sala da Comissão, em 14 de dezembro de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
Presidente

Apresentação: 14/12/2022 19:37:49.967 - CVT
PAR 1 CVT => PL 507/2022

PAR n.1





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 507, DE 2022

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO

Institui o Programa de Modernização do Transporte Coletivo Rodoviário – PRO-ÔNIBUS.

Inclua-se nos dispositivos abaixo a seguinte redação:

Art. 2º O PRO-ÔNIBUS de que trata o caput compreende:

VI – a concessão de estímulos tributários destinados a ampliar à utilização de ônibus com **tecnologia de uso de gás natural e biometano, motores híbridos ou motores elétricos**.

Art. 14. Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI os veículos equipados **com tecnologia de uso de gás natural e biometano, motores híbridos ou motores elétricos**, classificados nos códigos **8702.10.00**, 8702.40.10 e 8702.40.90 Ex **02 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados, 8702.90.00**.

Art. 15. O art. 1º da Lei nº 10.485, de 3 de julho de 2002, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

“Art. 1º.....

§ 4º A alíquota das contribuições de que trata este artigo fica reduzida a zero no caso da venda de veículos fabricados no país, equipados com **tecnologia de uso de gás natural e biometano, motores híbridos ou motores elétricos**, classificados nos códigos **8702.10.00**, 8702.40.10 e 8702.40.90 Ex 02 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados, **8702.90.00**.

Apresentação: 14/12/2022 19:35:46.227 - CVT
EMC-A 1 CVT => PL 507/2022

EMC-A n.1





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Sala da Comissão, em 14 de dezembro de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
Presidente

Apresentação: 14/12/2022 19:35:46.227 - CVT
EMC-A 1 CVT => PL 507/2022

EMC-A n.1



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hildo Rocha

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinaturas.camara.leg.br/CD224572933300>



COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 507, DE 2022

Institui o Programa de Modernização do Transporte Coletivo Rodoviário - PRO-ÔNIBUS.

EMENDA

Dê-se aos incisos IV e VII do art. 3º do Projeto de Lei nº 507, de 2022, a seguinte redação:

“Art. 3º.....

.....
IV – relatório de auditoria independente com inscrição ativa no Cadastro Nacional de Auditores Independentes – Pessoa Jurídica (CNAI-PJ) do Conselho Federal de Contabilidade sobre as demonstrações financeiras e contábeis;

.....
VII – demonstração do alcance da capacidade de autofinanciamento ao longo do PRO-ÔNIBUS, revisado por empresa de auditoria independente com inscrição ativa no CNAI-PJ, considerando eventual uso da prerrogativa disposta no art. 8º.

”

JUSTIFICAÇÃO

O PL 507, de 2022, institui o Projeto de Modernização do Transporte Coletivo Rodoviário (PRO-ÔNIBUS), com o propósito de promover a recuperação econômica das empresas do setor rodoviário coletivo de passageiros, de forma a ampliar a qualidade e a oferta desse serviço essencial.

A presente Emenda visa aperfeiçoar a redação do art. 3º da proposição, que elenca os documentos a serem apresentados pelo beneficiário como condição imprescindível para que faça jus aos benefícios do PRO-



ÔNIBUS. Neste sentido, acrescenta aos incisos IV e VII do dispositivo a obrigatoriedade de que a auditoria das demonstrações contábeis e financeiras e da demonstração da capacidade de autofinanciamento dos potenciais beneficiários seja realizada por auditoria independente com inscrição ativa no Cadastro Nacional de Auditores Independentes – Pessoa Jurídica (CNAI-PJ), do Conselho Federal de Contabilidade. O registro no CNAI-PJ atesta a qualidade do serviço prestado pelas empresas de auditoria, sendo um mecanismo reconhecido pelo mercado.

Outro ajuste redacional é a substituição, no inciso IV, do termo “parecer” por “relatório”, alinhando a terminologia utilizada ao arcabouço regulatório vigente.

Destarte, essa modificação sugerida confere maior tangibilidade ao desejo do legislador de assegurar a confiabilidade das informações prestadas pelos potenciais beneficiários e, conseqüentemente, a correta execução do Projeto.

Sala de Reunião, de maio de 2023.

Dep. PEDRO WESTPHALEN

Progressistas/RS





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado EDUARDO BISMARCK – PDT/CE

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO
PROJETO DE LEI nº 507, de 2022

Institui o Programa de Modernização do
Transporte Coletivo Rodoviário - PRO-ÔNIBUS.

Autor: Deputado JERÔNIMO GOERGEN

Relator: Deputado EDUARDO BISMARCK

I –RELATÓRIO

O projeto em análise, de autoria do Deputado JERÔNIMO GOERGEN ,
Institui o Programa de Modernização do Transporte Coletivo Rodoviário - PRO-
ÔNIBUS.

Segundo a justificativa do autor, a pandemia de COVID-19 gerou impactos
severos sobre toda a economia, afetando de forma especial as empresas do setor de
transporte em decorrência da significativa redução do fluxo de movimentação de
pessoas durante esse período.

Como forma de promover a recuperação econômica e a conformidade
tributária das empresas de transporte público coletivo rodoviário e de ampliar a
qualidade e a oferta de serviços de transporte coletivo o Projeto em análise cria o
Programa de Modernização do Transporte Coletivo Rodoviário – PROÔNIBUS. As
principais iniciativas do Programa são:

- a) instituição da passagem social para aqueles inscritos no Programa
Auxílio Brasil;
- b) parcelamento dos débitos das concessionárias e permissionárias do
transporte coletivo rodoviário com a União Federal, possibilitando que parte dessa
dívida seja abatida por meio da concessão de parcelas adicionais de passagens sociais;
- c) desoneração do imposto sobre produtos industrializados (IPI), da
Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) e da Contribuição





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado EDUARDO BISMARCK – PDT/CE

para o PIS/PASEP dos ônibus elétricos, como forma de estimular a renovação da frota das empresas beneficiárias do programa.

O projeto tramita em regime de Ordinário (Art. 151, III, RICD) e está sujeito à Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II, tendo sido distribuído às Comissões de Viação e Transportes, Finanças e Tributação e Constituição e Justiça e de Cidadania.

No dia 14 de dezembro de 2022 foi aprovado, na Comissão de Viação e Transportes, o Parecer favorável do Deputado Carlos Chiodini com voto contrário do Deputado Paulo Ganine. O Parecer aprovado incorporou a emenda do Deputado Herculano Passos propondo que a desoneração de tributos federais seja estendida, também, a ônibus com tecnologia de uso de gás natural e biometano.

O projeto vem a esta Comissão de Finanças e Tributação para manifestação quanto à compatibilidade e adequação financeira e orçamentária e quanto ao mérito.

Transcorrido o prazo regimental, foi apresentado uma emenda EMC 1/2023, do Deputado Pedro Westphalen.

É o relatório.

II – VOTO

O Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RI, arts. 32, X, “h”, e 53, II) e a Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação (NI/CFT) definem que o exame de compatibilidade ou adequação se fará por meio da análise da conformidade da proposição com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual. Além disso, a NI/CFT define que também nortearão a análise outras normas pertinentes à receita e despesa públicas. São consideradas como outras normas, especialmente, a Constituição Federal e a Lei de Responsabilidade Fiscal-LRF (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000).

O art. 1º, §1º, da NI/CFT define como compatível “a proposição que não conflite com as normas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias, da lei orçamentária anual e das demais disposições legais em vigor” e como adequada “a





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado EDUARDO BISMARCK – PDT/CE

proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual”.

O projeto sob análise promove impacto no orçamento da União, sob a forma de renúncia de receita¹, devendo a tramitação da proposição subordinar-se aos ditames do art. 14 da LRF, da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), e do art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição Federal.

O art. 14 da LRF exige estar a proposição acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, bem como atender o disposto na LDO e a pelo menos uma de duas condições alternativas. Uma condição é que o proponente demonstre que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária e que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da LDO. Outra condição, alternativa, é que a proposição esteja acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, da ampliação de base de cálculo ou da majoração ou criação de tributo ou contribuição, podendo o benefício entrar em vigor apenas quando implantadas tais medidas.

No mesmo sentido, a LDO estabelece que as proposições que tratem de renúncia de receita devem estar acompanhadas da estimativa de impacto orçamentário e financeiro no exercício em que devam entrar em vigor e nos dois exercícios subsequentes e, alternativamente, demonstrar que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da Lei Orçamentária; ou fazer-se acompanhar de medida compensatória que anule o efeito da renúncia no resultado primário, por meio de aumento de receita corrente ou redução de despesa. A LDO ainda dispõe que as proposições legislativas que resultem em renúncia de receita em razão de concessão, renovação ou ampliação de benefício de natureza tributária deverão: a) conter cláusula de vigência de, no máximo, cinco anos; b) estar acompanhadas de metas e objetivos, preferencialmente quantitativos; e c) designar órgão gestor responsável pelo acompanhamento e pela avaliação do benefício tributário quanto à consecução das metas e dos objetivos estabelecidos. No caso de proposições legislativas que vinculem

¹ § 1º A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado. (art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000)





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado EDUARDO BISMARCK – PDT/CE

receitas a despesas, órgãos ou fundos, a LDO prescreve que estas deverão conter cláusula de vigência de, no máximo, cinco anos. **Nenhuma dessas determinações foi apresentada no Projeto de Lei em análise.**

Por fim, e não menos relevante, cumpre destacar que com a promulgação da Emenda Constitucional nº 95, de 2016, foi conferido status constitucional às disposições previstas na LRF e na LDO, as quais têm orientado o exame de adequação orçamentária e financeira por parte desta Comissão. Nesse sentido, o art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT) reforçou o controle sobre alterações legislativas geradoras de impacto orçamentário, ao estabelecer que a *proposição legislativa que crie ou altere despesa obrigatória ou renúncia de receita deverá ser acompanhada da estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro.*

O projeto original, o Projeto aprovado na Comissão de Viação e Transportes (incluiu a emenda do Deputado Herculano Passos, que aumentou a renúncia fiscal ao estender os benefícios fiscais para os ônibus com tecnologia de uso de gás natural e biometano) e a emenda EMC 1/2023 apresentada na Comissão de Finanças e Tributação, pelo Deputado Pedro Westphalen se encontram apoiados em renúncia de receitas da União. Logo promove impacto fiscal, cujo montante não se acha devidamente explicitado e compensado. Em face desse aspecto, restam desatendidas as exigências e condições estabelecidas pelos dispositivos constitucionais e infraconstitucionais anteriormente citados, tornando-se forçoso reconhecer que a matéria em exame não se mostra adequada e compatível sob a ótica orçamentária e financeira.

Por esse motivo, fica prejudicado seu exame quanto ao mérito na Comissão de Finanças e Tributação, em acordo com o disposto no art. 10 da Norma Interna – CFT:

“Art. 10. Nos casos em que couber também à Comissão o exame do mérito da proposição, e for constatada a sua incompatibilidade ou inadequação, o mérito não será examinado pelo Relator, que registrará o fato em seu voto.”





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado EDUARDO BISMARCK – PDT/CE

Feitas essas considerações, somos pela incompatibilidade e pela inadequação orçamentária e financeira do Projeto de Lei nº 507 de 2022, da Emenda adotada pela Comissão de Viação e Transporte, e da Emenda nº 1/2023 apresentada na Comissão de Finanças e Tributação, ficando assim, dispensada a análise do mérito, nos termos do art. 10 da Norma Interna desta Comissão.

Sala das Sessões, em de de 2023.

(assinado eletronicamente)

EDUARDO BISMARCK

Deputado Federal

PDT/CE

Apresentação: 16/11/2023 17:13:27.537 - CFT
PRL 3 CFT => PL 507/2022

PRL n.3



* C D 2 3 2 7 3 7 7 9 0 1 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 507, DE 2022

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela incompatibilidade e inadequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 507/2022, da Emenda nº 1/2023 da CFT, e da Emenda Adotada pela Comissão de Viação e Transporte, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Eduardo Bismarck.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Paulo Guedes - Presidente, Merlong Solano - Vice-Presidente, Adail Filho, Átila Lins, Camila Jara, Dagoberto Nogueira, Eduardo Bismarck, Fábio Teruel, Fernando Monteiro, Florentino Neto, Gilberto Abramo, Glaustin da Fokus, Lindbergh Farias, Luiz Carlos Hauly, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Marcio Alvino, Mauro Benevides Filho, Newton Cardoso Jr, Pedro Paulo, Rafael Prudente, Reinhold Stephanes, Saullo Vianna, Sidney Leite, Thiago de Joaldo, Vermelho, Abilio Brunini, Cobalchini, Coronel Chrisóstomo, Dra. Alessandra Haber, Gilberto Nascimento, Guilherme Boulos, Joseildo Ramos, Josenildo, Kim Katagiri, Laura Carneiro, Luiz Carlos Busato, Marcelo Crivella, Marcelo Lima, Marcelo Queiroz, Otto Alencar Filho, Pedro Westphalen, Ricardo Abrão, Waldemar Oliveira e Zé Neto.

Sala da Comissão, em 29 de novembro de 2023.

Deputado PAULO GUEDES
Presidente



FIM DO DOCUMENTO