



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 5.141-B, DE 2013**

**(Do Sr. Camilo Cola)**

Altera a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, para isentar da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível os produtos utilizados em serviços públicos de transporte coletivo urbano municipal e transporte coletivo urbano alternativo; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela rejeição deste e dos de nºs 5.804/13, 6.949/13, 954/15 e 5.485/16, apensados (relator: DEP. ALEX MANENTE); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e dos de nºs 5.804/13, 6.949/13, 954/15 e 5.485/16, apensados, com substitutivo (relator: DEP. MAURO LOPES).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO URBANO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54 DO RICD); E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 DO RICD).

### **APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário - Art. 24 II, "g"

## SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 5804/13, 6949/13, 954/15 e 5485/16

III - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer vencedor
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

IV - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 10-A:

**“Art. 10-A** São isentos da Cide os produtos, referidos no art. 3º, vendidos por produtor, formulador ou importador a pessoa jurídica que preste serviços públicos de transporte coletivo urbano municipal ou transporte coletivo urbano alternativo, nos termos do regulamento.”

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Os contribuintes dos tributos são os produtores, o formulador e o importador, pessoa física ou jurídica, dos produtos referidos. A contribuição incide nas alíquotas específicas e o Poder Executivo tem a faculdade de reduzi-las, assim restabelecê-las, desde que observados os limites fixados na própria lei.

A Cide -Combustíveis incide apenas sobre a gasolina e suas correntes e o diesel e suas correntes, com alíquotas de R\$91,00 (noventa e um reais) e R\$47,00 (quarenta e sete reais) por metro cúbico, respectivamente, segundo estabelecido pelo Decreto nº 7.591, de 28 de outubro de 2011. Os demais produtos – querosene de aviação, demais querosenes, óleos combustíveis com alto teor de enxofre, óleos combustíveis com baixo teor de enxofre, gás liquefeito de petróleo, inclusive o derivado de gás natural e de nafta, álcool etílico combustível – estão beneficiados com alíquota zero pelo Decreto nº 5.060, de 30 de abril de 2004 (art. 1º, parágrafo único).

A Cide-Combustíveis é tributo com forte natureza extrafiscal, que não gera recursos para o Estado, mas que, possui impacto relevante sobre o preço dos combustíveis.

A incidência de um tributo sobre gasolina e diesel somados a uma iminente correção nos preços certamente prejudica os cidadãos que utilizam o transporte público, pois certamente as tarifas serão elevadas.

Pela importância dessa proposição, esperamos que seja aprovada pelos ilustres Deputados.

Sala das Sessões, em 13 de Março de 2013 .

Deputado **CAMILO COLA**  
**PMDB/ES**

<p align="center"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p>
--

### **LEI Nº 10.336, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2001**

Institui Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e

álcool etílico combustível (Cide), e dá outras providências.

## **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

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

Art. 3º A Cide tem como fatos geradores as operações, realizadas pelos contribuintes referidos no art. 2º, de importação e de comercialização no mercado interno de:

I - gasolinas e suas correntes;

II - diesel e suas correntes;

III - querosene de aviação e outros querosenes;

IV - óleos combustíveis (*fuel-oil*);

V - gás liquefeito de petróleo, inclusive o derivado de gás natural e de nafta; e

VI - álcool etílico combustível.

§ 1º Para efeitos dos incisos I e II deste artigo, consideram-se correntes os hidrocarbonetos líquidos derivados de petróleo e os hidrocarbonetos líquidos derivados de gás natural utilizados em mistura mecânica para a produção de gasolinas ou de diesel, de conformidade com as normas estabelecidas pela ANP.

§ 2º A Cide não incidirá sobre as receitas de exportação, para o exterior, dos produtos relacionados no *caput* deste artigo.

§ 3º A receita de comercialização dos gases propano, classificado no código 2711.12, butano, classificado no código 2711.13, todos da NCM, e a mistura desses gases, quando destinados à utilização como propelentes em embalagem tipo aerossol, não estão sujeitos à incidência da CIDE-Combustíveis até o limite quantitativo autorizado pela Agência Nacional do Petróleo e nas condições estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.865, de 30/4/2004)

Art. 4º A base de cálculo da Cide é a unidade de medida adotada nesta Lei para os produtos de que trata o art. 3º, na importação e na comercialização no mercado interno.

Art. 10. São isentos da Cide os produtos, referidos no art. 3º, vendidos a empresa comercial exportadora, conforme definida pela ANP, com o fim específico de exportação para o exterior.

§ 1º A empresa comercial exportadora que no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da data de aquisição, não houver efetuado a exportação dos produtos para o exterior, fica obrigada ao pagamento da Cide de que trata esta Lei, relativamente aos produtos adquiridos e não exportados.

§ 2º Na hipótese do § 1º, o valor a ser pago será determinado mediante a aplicação das alíquotas específicas aos produtos adquiridos e não exportados.

§ 3º O pagamento do valor referido no § 2º deverá ser efetuado até o décimo dia subsequente ao do vencimento do prazo estabelecido para a empresa comercial exportadora efetivar a exportação, acrescido de:

I - multa de mora, apurada na forma do *caput* e do § 2º do art. 61 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996, calculada a partir do primeiro dia do mês subsequente ao de aquisição dos produtos; e

II - juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia - Selic, para títulos federais, acumulada mensalmente, calculados a partir do primeiro dia do mês subsequente ao de aquisição dos produtos, até o último dia do mês anterior ao do pagamento, e de 1% (um por cento) no mês do pagamento.

§ 4º A empresa comercial exportadora que alterar a destinação do produto adquirido com o fim específico de exportação, ficará sujeita ao pagamento da Cide objeto da isenção na aquisição.

§ 5º O pagamento do valor referido no § 4º deverá ser efetuado até o último dia útil da primeira quinzena do mês subsequente ao de ocorrência da revenda no mercado interno, acrescido de:

I - multa de mora, apurada na forma do *caput* e do § 2º do art. 61 da Lei nº 9.430, de 1996, calculada a partir do primeiro dia do mês subsequente ao de aquisição do produto pela empresa comercial exportadora; e

II - juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia - Selic, para títulos federais, acumulada mensalmente, calculados a partir do primeiro dia do mês subsequente ao de aquisição dos produtos pela empresa comercial exportadora, até o último dia do mês anterior ao do pagamento, e de 1% (um por cento) no mês do pagamento.

Art. 11. É responsável solidário pela Cide o adquirente de mercadoria de procedência estrangeira, no caso de importação realizada por sua conta e ordem, por intermédio de pessoa jurídica importadora.

## DECRETO Nº 7.591, DE 28 DE OUTUBRO DE 2011

Dá nova redação ao art. 1º do Decreto nº 5.060, de 30 de abril de 2004, que reduz as alíquotas da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível - CIDE, e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto no caput do art. 9º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001,

DECRETA:

Art. 1º O art. 1º do Decreto nº 5.060, de 30 de abril de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º .....

I - R\$ 91,00 (noventa e um reais) por metro cúbico de gasolinas e suas correntes; e

II - R\$ 47,00 (quarenta e sete reais) por metro cúbico de diesel e suas correntes.

....." (NR)

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de novembro de 2011 até 30 de junho de 2012.

Art. 3º Ficam revogados os Decretos nº 6.875, de 8 de junho de 2009, e nº 7.570, de 26 de setembro de 2011.

Brasília, 28 de outubro de 2011; 190º da Independência e 123º da República.

DILMA ROUSSEFF

Guído Mantega

## DECRETO Nº 5.060, DE 30 DE ABRIL DE 2004

Reduz as alíquotas da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (CIDE), instituída pela Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto no *caput* e no § 1º do art. 9º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001,

DECRETA:

Art. 1º As alíquotas específicas da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás

natural e seus derivados, e álcool etílico combustível - CIDE, previstas no art. 5º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, ficam reduzidas a zero para os seguintes produtos: *(“Caput” do artigo com redação dada pelo Decreto nº 7.764, de 22/6/2012)*

I - querosene de aviação; *(Inciso com redação dada pelo Decreto nº 7.764, de 22/6/2012)*

II - demais querosenes; *(Inciso com redação dada pelo Decreto nº 7.764, de 22/6/2012)*

III - óleos combustíveis com alto teor de enxofre; *(Inciso acrescido pelo Decreto nº 7.764, de 22/6/2012)*

IV - óleos combustíveis com baixo teor de enxofre; *(Inciso acrescido pelo Decreto nº 7.764, de 22/6/2012)*

V - gás liquefeito de petróleo, inclusive o derivado de gás natural e de nafta; *(Inciso acrescido pelo Decreto nº 7.764, de 22/6/2012)*

VI - álcool etílico combustível; *(Inciso acrescido pelo Decreto nº 7.764, de 22/6/2012)*

VII - gasolinas e suas correntes; e *(Inciso acrescido pelo Decreto nº 7.764, de 22/6/2012)*

VIII - diesel e suas correntes. *(Inciso acrescido pelo Decreto nº 7.764, de 22/6/2012)*

Parágrafo único. *(Revogado pelo Decreto nº 7.764, de 22/6/2012)*

Art. 2º Ficam reduzidos a zero os limites de dedução da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, a que se refere o art. 8º da Lei nº 10.336, de 2001.

## PROJETO DE LEI N.º 5.804, DE 2013

### (Dos Srs. Carlos Sampaio e Nilson Leitão)

Altera o art. 7º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, que dispõe sobre a contribuição destinada à Seguridade Social, e o art. 4º da Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998, que dispõe sobre as alíquotas das contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/PASEP e para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidentes sobre a venda de óleo diesel.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-5141/2013.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** O art. 7º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar acrescido de um novo parágrafo com a seguinte redação:

”Art.7º .....

.....  
§ 8º Fica reduzida para 1% (um por cento) a alíquota prevista no caput para as empresas de transporte rodoviário coletivo de passageiros, com

itinerário fixo, municipal, intermunicipal, em região metropolitana, intermunicipal ou interestadual, a que se refere o inciso III deste artigo.”

**Art. 2º** . O Art. 4º da Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º .....

.....  
 II –zero por cento a alíquota incidente sobre a receita bruta decorrente da venda de óleo diesel e suas correntes;

.....”

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

O transporte coletivo urbano continua sendo um gargalo e um desafio para os gestores de todas as esferas de governo. Com o objetivo de diminuir os custos e as tarifas de transporte, foi reduzida a zero a alíquota da CIDE-combustíveis sobre gasolina e óleo diesel. Por meio da Medida Provisória nº 617, de 31 de maio de 2013, foram zeradas também as alíquotas de PIS/PASEP e COFINS sobre as receitas decorrentes da prestação de serviços regulares de transporte coletivo municipal rodoviário, metroviário e ferroviário de passageiros.

Atualmente a contribuição para a previdência social está instituída em 2% da receita bruta das empresas desse setor. Ainda assim, as tarifas de transporte urbano permanecem muito elevadas.

O Projeto que estamos apresentando objetiva reduzir pela metade a contribuição para a previdência social e para zero as alíquotas de PIS/PASEP e COFINS incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda de óleo diesel e suas correntes. Com certeza, essas desonerações são de alto interesse social, pois contribuirão para baratear a tarifa dos transportes urbanos.

Pela relevância do tema, esperamos contar com o apoio de nossos pares.

Sala das Sessões, em 19 de junho de 2013.

**Deputado CARLOS SAMPAIO**  
**PSDB/SP**

**Deputado NILSON LEITÃO**  
**PSDB/MT**

<p align="center"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA</b>  <b>COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p>
--

**LEI Nº 12.546, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2011**



***\*Vide medida Provisória nº 612, de 4 de abril de 2013***

Institui o Regime Especial de Reintegração de Valores Tributários para as Empresas Exportadoras (Reintegra); dispõe sobre a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) à indústria automotiva; altera a incidência das contribuições previdenciárias devidas pelas empresas que menciona; altera as Leis nº 11.774, de 17 de setembro de 2008, nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, nº 11.196, de 21 de novembro de 2005, nº 10.865, de 30 de abril de 2004, nº 11.508, de 20 de julho de 2007, nº 7.291, de 19 de dezembro de 1984, nº 11.491, de 20 de junho de 2007, nº 9.782, de 26 de janeiro de 1999, e nº 9.294, de 15 de julho de 1996, e a Medida Provisória nº 2.199-14, de 24 de agosto de 2001; revoga o art. 1º da Lei nº 11.529, de 22 de outubro de 2007, e o art. 6º do Decreto-Lei nº 1.593, de 21 de dezembro de 1977, nos termos que especifica; e dá outras providências.

**A PRESIDENTA DA REPÚBLICA**

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

.....  
Art. 7º Até 31 de dezembro de 2014, contribuirão sobre o valor da receita bruta, excluídas as vendas canceladas e os descontos incondicionais concedidos, em substituição às contribuições previstas nos incisos I e III do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, à alíquota de 2% (dois por cento): *(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 12.715, de 17/9/2012, em vigor no primeiro dia do quarto mês subsequente após a publicação da Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, produzindo efeitos a partir de sua regulamentação)*

I - as empresas que prestam os serviços referidos nos §§ 4º e 5º do art. 14 da Lei nº 11.774, de 17 de setembro de 2008; *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.715, de 17/9/2012, em vigor no primeiro dia do quarto mês subsequente após a publicação da Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, produzindo efeitos a partir de sua regulamentação)*

II - as empresas do setor hoteleiro enquadradas na subclasse 5510-8/01 da Classificação Nacional de Atividades Econômicas - CNAE 2.0; *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.715, de 17/9/2012, em vigor no primeiro dia do quarto mês subsequente após a publicação da Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, produzindo efeitos a partir de sua regulamentação)*

III - as empresas de transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal, intermunicipal em região metropolitana, intermunicipal, interestadual e internacional enquadradas nas classes 4921-3 e 4922-1 da CNAE 2.0. *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.715, de 17/9/2012, em vigor a partir de 1/1/2013)*

IV - *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 601, de 28/12/2012, com prazo de vigência encerrado em 3/6/2013, conforme Ato Declaratório nº 36, de 5/6/2013, publicado no DOU de 6/6/2013)*

V - *(VETADO na Lei nº 12.794, de 2/4/2013, em vigor a partir de 1/1/2013)*

VI - *(VETADO na Lei nº 12.794, de 2/4/2013, em vigor a partir de 1/1/2013)*

VII - *(VETADO na Lei nº 12.794, de 2/4/2013, em vigor a partir de 1/1/2013)*

VIII - *(VETADO na Lei nº 12.794, de 2/4/2013, em vigor a partir de 1/1/2013)*



IX - (VETADO na Lei nº 12.794, de 2/4/2013, em vigor a partir de 1/1/2013)

X - (VETADO na Lei nº 12.794, de 2/4/2013, em vigor a partir de 1/1/2013)

XI - (VETADO na Lei nº 12.794, de 2/4/2013, em vigor a partir de 1/1/2013)

§ 1º Durante a vigência deste artigo, as empresas abrangidas pelo *caput* e pelos §§ 3º e 4º deste artigo não farão jus às reduções previstas no *caput* do art. 14 da Lei nº 11.774, de 2008.

§ 2º O disposto neste artigo não se aplica a empresas que exerçam as atividades de representante, distribuidor ou revendedor de programas de computador, cuja receita bruta decorrente dessas atividades seja igual ou superior a 95% (noventa e cinco por cento) da receita bruta total. (Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.715, de 17/9/2012, em vigor no primeiro dia do quarto mês subsequente após a publicação da Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, produzindo efeitos a partir de sua regulamentação)

§ 3º (Revogado pela Lei nº 12.715, de 17/9/2012, a partir do primeiro dia do quarto mês subsequente à data de publicação da Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, ou da data da regulamentação referida no § 2º do art. 78 da Lei nº 12.715, de 17/9/2012, o que ocorrer depois)

§ 4º (Revogado pela Lei nº 12.715, de 17/9/2012, a partir do primeiro dia do quarto mês subsequente à data de publicação da Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, ou da data da regulamentação referida no § 2º do art. 78 da Lei nº 12.715, de 17/9/2012, o que ocorrer depois)

§ 5º (VETADO).

§ 6º No caso de contratação de empresas para a execução dos serviços referidos no *caput*, mediante cessão de mão de obra, na forma definida pelo art. 31 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, a empresa contratante deverá reter 3,5% (três inteiros e cinco décimos por cento) do valor bruto da nota fiscal ou fatura de prestação de serviços. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.715, de 17/9/2012, em vigor no 1º (primeiro) dia do 4º mês subsequente à data de publicação da Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, produzindo efeitos a partir de sua regulamentação)

§ 7º (VETADO na Lei nº 12.794, de 2/4/2013, em vigor a partir de 1/1/2013)

Art. 8º Até 31 de dezembro de 2014, contribuirão sobre o valor da receita bruta, excluídas as vendas canceladas e os descontos incondicionais concedidos, à alíquota de 1% (um por cento), em substituição às contribuições previstas nos incisos I e III do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, as empresas que fabricam os produtos classificados na Tipi, aprovada pelo Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011, nos códigos referidos no Anexo desta Lei. (Artigo com redação dada pela Lei nº 12.715, de 17/9/2012, em vigor no primeiro dia do quarto mês subsequente após a publicação da Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, produzindo efeitos a partir de sua regulamentação) (Vide Lei nº 12.794, de 2/4/2013, para acréscimos e subtrações ao Anexo desta Lei)

## LEI Nº 9.718, DE 27 DE NOVEMBRO DE 1998

Altera a Legislação Tributária Federal.

### O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

#### CAPÍTULO I DA CONTRIBUIÇÃO PARA O PIS/PASEP E COFINS

Art. 4º As contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/PASEP e para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS devidas pelos produtores e importadores de derivados de petróleo serão calculadas, respectivamente, com base nas seguintes alíquotas: [“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 10.865, de 30/4/2004](#)

I - 5,08% (cinco inteiros e oito centésimos por cento) e 23,44% (vinte inteiros e quarenta e quatro centésimos por cento), incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda de gasolinas e suas correntes, exceto gasolina de aviação; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 9.990, de 21/7/2000 e com redação dada pela Lei nº 10.865, de 30/4/2004\)](#)

II - 4,21% (quatro inteiros e vinte e um centésimos por cento) e 19,42% (dezenove inteiros e quarenta e dois centésimos por cento), incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda de óleo diesel e suas correntes; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 9.990, de 21/7/2000 e com redação dada pela Lei nº 10.865, de 30/4/2004\)](#)

III - 10,2% (dez inteiros e dois décimos por cento) e 47,4% (quarenta e sete inteiros e quatro décimos por cento) incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda de gás liquefeito de petróleo - GLP derivado de petróleo e de gás natural; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 9.990, de 21/7/2000 e com redação dada pela Lei nº 11.051, de 29/12/2004\)](#)

IV - sessenta e cinco centésimos por cento e três por cento incidentes sobre a receita bruta decorrente das demais atividades. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 9.990, de 21/7/2000\)](#)

Parágrafo único. [\(Revogado pela Lei nº 9.990, de 21/7/2000\)](#)

Art. 5º A Contribuição para o PIS/Pasep e a Cofins incidentes sobre a receita bruta auferida na venda de álcool, inclusive para fins carburantes, serão calculadas com base nas alíquotas, respectivamente, de: [“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

I - 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento) e 6,9% (seis inteiros e nove décimos por cento), no caso de produtor ou importador; e [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

II - 3,75% (três inteiros e setenta e cinco centésimos por cento) e 17,25% (dezessete inteiros e vinte e cinco centésimos por cento), no caso de distribuidor. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

§ 1º Ficam reduzidas a 0% (zero por cento) as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins incidentes sobre a receita bruta de venda de álcool, inclusive para fins carburantes, quando auferida:

I - por distribuidor, no caso de venda de álcool anidro adicionado à gasolina;

II - por comerciante varejista, em qualquer caso;

III - nas operações realizadas em bolsa de mercadorias e futuros. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

§ 2º A redução a 0 (zero) das alíquotas previstas no inciso III do § 1º deste artigo não se aplica às operações em que ocorra liquidação física do contrato. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

§ 3º As demais pessoas jurídicas que comerciem álcool não enquadradas como produtor, importador, distribuidor ou varejista ficam sujeitas às disposições da legislação da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins aplicáveis à pessoa jurídica distribuidora. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

§ 4º O produtor, o importador e o distribuidor de que trata o *caput* deste artigo poderão optar por regime especial de apuração e pagamento da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins, no qual as alíquotas específicas das contribuições são fixadas, respectivamente, em:

I - R\$ 23,38 (vinte e três reais e trinta e oito centavos) e R\$ 107,52 (cento e sete reais e cinquenta e dois centavos) por metro cúbico de álcool, no caso de venda realizada por produtor ou importador;

II - R\$ 58,45 (cinquenta e oito reais e quarenta e cinco centavos) e R\$ 268,80 (duzentos e sessenta e oito reais e oitenta centavos) por metro cúbico de álcool, no caso de venda realizada por distribuidor. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

§ 5º A opção prevista no § 4º deste artigo será exercida, segundo normas e condições estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, até o último dia útil do mês de novembro de cada ano-calendário, produzindo efeitos, de forma irretratável, durante todo o ano-calendário subsequente ao da opção. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

§ 6º No caso da opção efetuada nos termos dos §§ 4º e 5º deste artigo, a Secretaria da Receita Federal do Brasil divulgará o nome da pessoa jurídica optante e a data de início da opção. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

§ 7º A opção a que se refere este artigo será automaticamente prorrogada para o ano-calendário seguinte, salvo se a pessoa jurídica dela desistir, nos termos e condições estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, até o último dia útil do mês de novembro do ano-calendário, hipótese em que a produção de efeitos se dará a partir do dia 1º de janeiro do ano-calendário subsequente. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

§ 8º Fica o Poder Executivo autorizado a fixar coeficientes para redução das alíquotas previstas no *caput* e no § 4º deste artigo, as quais poderão ser alteradas, para mais ou para menos, em relação a classe de produtores, produtos ou sua utilização. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

§ 9º Na hipótese do § 8º deste artigo, os coeficientes estabelecidos para o produtor e o importador poderão ser diferentes daqueles estabelecidos para o distribuidor. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

§ 10. A aplicação dos coeficientes de que tratam os §§ 8º e 9º deste artigo não poderá resultar em alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins superiores a, respectivamente, 1,65% (um inteiro e sessenta e cinco centésimos por cento) e 7,6% (sete inteiros e seis décimos por cento) do preço médio de venda no varejo. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

§ 11. O preço médio a que se refere o § 10 deste artigo será determinado a partir de dados colhidos por instituição idônea, de forma ponderada com base nos volumes de álcool comercializados nos Estados e no Distrito Federal nos 12 (doze) meses anteriores ao da fixação dos coeficientes de que tratam os §§ 8º e 9º deste artigo. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

§ 12. No ano-calendário em que a pessoa jurídica iniciar atividades de produção, importação ou distribuição de álcool, a opção pelo regime especial poderá ser exercida em qualquer data, produzindo efeitos a partir do primeiro dia do mês em que for exercida. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação)

§ 13. O produtor e o importador de álcool, inclusive para fins carburantes, sujeito ao regime de apuração não cumulativa da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, pode descontar créditos relativos à aquisição do produto para revenda de outro produtor ou de outro importador. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, com redação dada pela Medida Provisória nº 613, de 7/5/2013)

§ 14. Os créditos de que trata o § 13 deste artigo correspondem aos valores da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins devidos pelo vendedor em decorrência da operação. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação)

§ 15. O disposto no § 14 deste artigo não se aplica às aquisições de álcool anidro para adição à gasolina, hipótese em que os valores dos créditos serão estabelecidos por ato do Poder Executivo. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação)

§ 16. Observado o disposto nos §§ 14 e 15 deste artigo, não se aplica às aquisições de que trata o § 13 deste artigo o disposto na alínea b do inciso I do *caput* do art. 3º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e na alínea b do inciso I do *caput* do art. 3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação)

§ 17. Na hipótese de o produtor ou importador efetuar a venda de álcool, inclusive para fins carburantes, para pessoa jurídica com a qual mantenha relação de interdependência, o valor tributável não poderá ser inferior a 32,43% (trinta e dois inteiros e quarenta e três centésimos por cento) do preço corrente de venda desse produto aos consumidores na praça desse produtor ou importador. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação) (Vide Medida Provisória nº 497, de 27/7/2010, e Lei nº 12.350, de 20/12/2010)

§ 18. Para os efeitos do § 17 deste artigo, na verificação da existência de interdependência entre 2 (duas) pessoas jurídicas, aplicar-se-ão as disposições do art. 42 da Lei no 4.502, de 30 de novembro de 1964. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação) (Vide Medida Provisória nº 497, de 27/7/2010, e Lei nº 12.350, de 20/12/2010)

§ 19. O disposto no § 3º não se aplica às pessoas jurídicas controladas por produtores de álcool ou interligadas a produtores de álcool, seja diretamente ou por intermédio de cooperativas de produtores, ficando sujeitas às disposições da legislação da contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins aplicáveis à pessoa jurídica produtora. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.945, de 4/6/2009)

## **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 617, DE 31 DE MAIO DE 2013**

Reduz a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS

incidentes sobre a receita decorrente da prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros nas modalidades que menciona.

A PRESIDENTA 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 Ficam reduzidas a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidentes sobre a receita decorrente da prestação de serviços regulares de transporte coletivo municipal rodoviário, metroviário e ferroviário de passageiros.

Parágrafo único. O disposto no caput alcança também as receitas decorrentes da prestação dos referidos serviços no território de região metropolitana regularmente constituída.

Art. 2º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 31 de maio de 2013; 192º da Independência e 125º da República.

## **PROJETO DE LEI N.º 6.949, DE 2013**

**(Do Sr. Acelino Popó)**

Reduz a alíquota de imposto incidente sobre óleo diesel para prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros e a consequente baixa do valor das tarifas de transporte público.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-5141/2013.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Esta Lei reduz as alíquotas da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico Incidente sobre a Importação e a Comercialização de Petróleo e seus Derivados, Gás Natural e seus Derivados, e Álcool Etílico Combustível – CIDE/Combustíveis, da Contribuição 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 incidentes sobre operações com óleo diesel destinado a pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros.

**Art. 2º** Ficam reduzidas a 0 (zero) as alíquotas da Contribuição para o Pis/Pasep e da Cofins incidentes sobre a receita bruta de venda no mercado interno de óleo diesel a ser utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros.

**Art. 3º** Fica reduzida a 0 (zero) a alíquota da



CIDE/Combustíveis, de que trata o inciso II do art. 5º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, incidente sobre óleo diesel a ser utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros.

**Art. 4º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

O precário funcionamento do sistema de transporte coletivo é uma das maiores insatisfações da população das nossas cidades. Entre outras coisas, as altas tarifas e a baixa qualidade do serviço são motivos para essa insatisfação.

Muito provavelmente, a alta carga tributária brasileira, que, de um modo geral, equivale, aproximadamente, a 35% do Produto Interno Bruto, é uma das causas dos altos preços das passagens de ônibus urbanos. Nesse contexto, a desoneração de tributos sobre o transporte coletivo é medida que trará enormes benefícios para a sociedade.

Para muitos brasileiros, as tarifas do transporte urbano são proibitivas. Segundo estudo da Associação Nacional de Transportes Públicos e do Ministério das Cidades, as tarifas de transporte coletivo urbano nas cidades brasileiras são superiores à capacidade de pagamento dos usuários de baixa renda, que se veem obrigados a usar formas alternativas de deslocamento, as quais, muitas das vezes, são fornecidas à margem da lei, ou se veem obrigados a não se deslocar.

A tributação que onera o setor é alta. A alíquota máxima do Imposto sobre o Serviço de transporte de passageiros é de 5% — que é idêntica à fixada para os demais serviços, inclusive os supérfluos e suntuosos. De acordo com dados divulgados pela Petrobrás, na composição do preço do óleo diesel, 23% são relativos ao Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), à Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico sobre Combustíveis (CIDE/Combustíveis), à Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (Pis/Pasep) e à Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins).

Assim sendo, a redução da tributação que incide sobre transporte coletivo de passageiros pode beneficiar milhões de brasileiros. Visto que os encargos tributários são, em geral, repassados para os consumidores, tributos menores podem resultar em queda no preço das tarifas, o que significaria uma melhora na renda dos usuários e permitiria aos brasileiros mais pobres o acesso ao transporte.

Por essas razões, resolvi apresentar o presente projeto. O objetivo é reduzir as alíquotas da CIDE/Combustíveis, da Contribuição para o Pis/Pasep e da Cofins incidentes sobre o óleo diesel. Com essa medida, estou certo de que aumentará a qualidade de vida de uma grande parcela da população brasileira, especialmente a dos mais pobres.

Tendo em vista os relevantes interesses de que se reveste esta

proposição, espero contar com o apoio dos nobres Pares do Congresso Nacional.

Sala das Sessões, em 12 de dezembro de 2013.

**ACELINO POPÓ**  
Deputado Federal – PRB/BA

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI  
LEI Nº 10.336, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2001**

Institui Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide), e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

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

.....  
Art. 5º A Cide terá, na importação e na comercialização no mercado interno, as seguintes alíquotas específicas: *(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002) (Vide o Decreto nº 4565, de 1/1/2003)*

I - gasolina, R\$ 860,00 por m³; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002)*

II - diesel, R\$ 390,00 por m³; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002)*

III - querosene de aviação, R\$ 92,10 por m³; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002)*

IV - outros querosenes, R\$ 92,10 por m³; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002)*

V - óleos combustíveis com alto teor de enxofre, R\$ 40,90 por t; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002)*

VI - óleos combustíveis com baixo teor de enxofre, R\$ 40,90 por t; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002)*

VII - gás liquefeito de petróleo, inclusive o derivado de gás natural e da nafta, R\$ 250,00 por t; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002)*

VIII - álcool etílico combustível, R\$ 37,20 por m³. *(Inciso acrescido pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002)*

§ 1º Aplicam-se às correntes de hidrocarbonetos líquidos que, pelas suas características físico-químicas, possam ser utilizadas exclusivamente para a formulação de diesel, as mesmas alíquotas específicas fixadas para o produto pela ANP.

§ 2º Aplicam-se às correntes de hidrocarbonetos líquidos as mesmas alíquotas específicas fixadas para gasolinas. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003)*

§ 3º O Poder Executivo poderá dispensar o pagamento da Cide incidente sobre as correntes de hidrocarbonetos líquidos não destinados à formulação de gasolina ou diesel, nos termos e condições que estabelecer, inclusive de registro especial do produtor, formulador, importador e adquirente. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003)*

§ 4º Os hidrocarbonetos líquidos de que trata o § 3º serão identificados mediante marcação, nos termos e condições estabelecidos pela ANP. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003)*

§ 5º *(Revogado pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003)*

§ 6º *(Revogado pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003)*



§ 7º A Cide devida na comercialização dos produtos referidos no *caput* integra a receita bruta do vendedor.

Art. 6º Na hipótese de importação, o pagamento da Cide deve ser efetuado na data do registro da Declaração de Importação.

Parágrafo único. No caso de comercialização, no mercado interno, a Cide devida será apurada mensalmente e será paga até o último dia útil da primeira quinzena do mês subsequente ao de ocorrência do fato gerador.

## PROJETO DE LEI N.º 954, DE 2015

(Do Sr. Alceu Moreira)

Reduz a zero as alíquotas da CIDE-combustíveis, da contribuição para o Pis/Pasep e da Cofins incidentes sobre a comercialização de óleo diesel e suas correntes.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-5141/2013.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º.** A Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

*“Art. 4º-A Ficam reduzidas a zero as alíquotas das contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público – PIS/PASEP e para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS devidas pelos produtores e importadores de óleo diesel e suas correntes.”*

**Art. 2º.** A Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

*“Art. 5º .....*

*II – diesel, R\$ 0,00 por m³;*

*.....” (NR)*

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 4º.** Ficam revogados:

I – o inciso II do art. 4º Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998;

II – o inciso II do art. 8º, da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001; e

III – o inciso II do art. 23 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004.

### **JUSTIFICAÇÃO**

A elevação do preço dos combustíveis em virtude da majoração de tributos incidentes sobre os mesmos e, particularmente, sobre o preço do óleo diesel tem causado oneração extremamente gravosa e excessiva para toda a sociedade.

Isto porque um aumento do diesel gera impacto em toda a cadeia produtiva do país, desde os itens mais básicos, como alimentos e vestuário, pois todo o maquinário agrícola e os modais de transportes utilizados são dependentes do produto.

Logo, aumentar o preço do diesel onera a produção de diversas áreas da economia, assim como o transporte de todos os setores, e eleva o custo de vida da sociedade como um todo.

A estimativa dos setores produtivos é de que os custos dos fretes devem aumentar entre 7 e 10% por conta do aumento do diesel.

Além disso, este aumento, tendo em vista a oneração da cadeia produtiva, impacta diretamente nos índices de inflação, o que corrói o salário dos trabalhadores.

Por outro lado, temos visto, em todo o Brasil, o movimento dos caminhoneiros que lutam por melhores condições de trabalho e têm dentre seus principais pontos de reivindicação a redução do custo do combustível, sendo que se estima que a retirada do PIS e da COFINS pode ensejar uma economia de R\$ 0,22 (vinte e dois centavos de real) no preço por litro de combustível, o que poderia gerar uma economia de R\$ 2,2 mil no custo mensal da categoria.

Ademais, não é justo que a sociedade brasileira pague mais tributos para resolver problemas de responsabilidade do governo e que ele pode obter fontes de substituição alternativas, como, por exemplo, no enxugamento da máquina pública e tendo em vista que o preço internacional do petróleo tem caído significativamente no mercado internacional.

Aliás, no Paraguai a Petrobrás anunciou em 4 de março deste ano a redução dos preços dos combustíveis pela NONA vez desde junho do ano passado,

noticiou o jornal paraguaio ultimahora.com

Portanto, o presente Projeto de Lei visa a corrigir essa injustiça, pelo que contamos com o indispensável apoio dos membros desta Casa, para que seja aprovado.

Sala da Comissão, em 26 de março de 2015.

**Deputado ALCEU MOREIRA**

<p align="center"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p>
--

**LEI Nº 9.718, DE 27 DE NOVEMBRO DE 1998**

Altera a Legislação Tributária Federal.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

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

Art. 1º Esta Lei aplica-se no âmbito da legislação tributária federal, relativamente às contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/PASEP e à Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS, de que tratam o art. 239 da Constituição e a Lei Complementar nº 70, de 30 de dezembro de 1991, ao Imposto sobre a Renda e ao Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro, ou relativos a Títulos ou Valores Mobiliários - IOF.

**CAPÍTULO I  
DA CONTRIBUIÇÃO PARA O PIS/PASEP E COFINS**

Art. 4º As contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/PASEP e para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS devidas pelos produtores e importadores de derivados de petróleo serão calculadas, respectivamente, com base nas seguintes alíquotas: *“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 10.865, de 30/4/2004*

I - 5,08% (cinco inteiros e oito centésimos por cento) e 23,44% (vinte inteiros e quarenta e quatro centésimos por cento), incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda de gasolinas e suas correntes, exceto gasolina de aviação; *(Inciso acrescido pela Lei nº 9.990, de 21/7/2000 e com redação dada pela Lei nº 10.865, de 30/4/2004)*

II - 4,21% (quatro inteiros e vinte e um centésimos por cento) e 19,42% (dezenove inteiros e quarenta e dois centésimos por cento), incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda de óleo diesel e suas correntes; *(Inciso acrescido pela Lei nº 9.990, de 21/7/2000 e com redação dada pela Lei nº 10.865, de 30/4/2004)*

III - 10,2% (dez inteiros e dois décimos por cento) e 47,4% (quarenta e sete inteiros e quatro décimos por cento) incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda de gás liquefeito de petróleo - GLP derivado de petróleo e de gás natural; *(Inciso acrescido pela Lei nº 9.990, de 21/7/2000 e com redação dada pela Lei nº 11.051, de 29/12/2004)*

IV - sessenta e cinco centésimos por cento e três por cento incidentes sobre a receita bruta decorrente das demais atividades. *(Inciso acrescido pela Lei nº 9.990, de 21/7/2000)*

Parágrafo único. *(Revogado pela Lei nº 9.990, de 21/7/2000)*

Art. 5º A Contribuição para o PIS/Pasep e a Cofins incidentes sobre a receita bruta auferida na venda de álcool, inclusive para fins carburantes, serão calculadas com base nas alíquotas, respectivamente, de: *“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação*

I - 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento) e 6,9% (seis inteiros e nove décimos por cento), no caso de produtor ou importador; e [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

II - 3,75% (três inteiros e setenta e cinco centésimos por cento) e 17,25% (dezessete inteiros e vinte e cinco centésimos por cento), no caso de distribuidor. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

§ 1º Ficam reduzidas a 0% (zero por cento) as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins incidentes sobre a receita bruta de venda de álcool, inclusive para fins carburantes, quando auferida:

I - por distribuidor, no caso de venda de álcool anidro adicionado à gasolina;

II - por comerciante varejista, em qualquer caso;

III - nas operações realizadas em bolsa de mercadorias e futuros. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

§ 2º A redução a 0 (zero) das alíquotas previstas no inciso III do § 1º deste artigo não se aplica às operações em que ocorra liquidação física do contrato. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

§ 3º As demais pessoas jurídicas que comerciem álcool não enquadradas como produtor, importador, distribuidor ou varejista ficam sujeitas às disposições da legislação da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins aplicáveis à pessoa jurídica distribuidora. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

§ 4º O produtor, o importador e o distribuidor de que trata o *caput* deste artigo poderão optar por regime especial de apuração e pagamento da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins, no qual as alíquotas específicas das contribuições são fixadas, respectivamente, em:

I - R\$ 23,38 (vinte e três reais e trinta e oito centavos) e R\$ 107,52 (cento e sete reais e cinquenta e dois centavos) por metro cúbico de álcool, no caso de venda realizada por produtor ou importador;

II - R\$ 58,45 (cinquenta e oito reais e quarenta e cinco centavos) e R\$ 268,80 (duzentos e sessenta e oito reais e oitenta centavos) por metro cúbico de álcool, no caso de venda realizada por distribuidor. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

§ 5º A opção prevista no § 4º deste artigo será exercida, segundo normas e condições estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, até o último dia útil do mês de novembro de cada ano-calendário, produzindo efeitos, de forma irrevogável, durante todo o ano-calendário subsequente ao da opção. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

§ 6º No caso da opção efetuada nos termos dos §§ 4º e 5º deste artigo, a Secretaria da Receita Federal do Brasil divulgará o nome da pessoa jurídica optante e a data de início da opção. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

§ 7º A opção a que se refere este artigo será automaticamente prorrogada para o ano-calendário seguinte, salvo se a pessoa jurídica dela desistir, nos termos e condições estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, até o último dia útil do mês de novembro do ano-calendário, hipótese em que a produção de efeitos se dará a partir do dia 1º de janeiro do ano-calendário subsequente. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

§ 8º Fica o Poder Executivo autorizado a fixar coeficientes para redução das alíquotas previstas no *caput* e no § 4º deste artigo, as quais poderão ser alteradas, para mais ou para menos, em relação a classe de produtores, produtos ou sua utilização. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação\)](#)

do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação)

§ 9º Na hipótese do § 8º deste artigo, os coeficientes estabelecidos para o produtor e o importador poderão ser diferentes daqueles estabelecidos para o distribuidor. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação)

§ 10. A aplicação dos coeficientes de que tratam os §§ 8º e 9º deste artigo não poderá resultar em alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins superiores a, respectivamente, 1,65% (um inteiro e sessenta e cinco centésimos por cento) e 7,6% (sete inteiros e seis décimos por cento) do preço médio de venda no varejo. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação)

§ 11. O preço médio a que se refere o § 10 deste artigo será determinado a partir de dados colhidos por instituição idônea, de forma ponderada com base nos volumes de álcool comercializados nos Estados e no Distrito Federal nos 12 (doze) meses anteriores ao da fixação dos coeficientes de que tratam os §§ 8º e 9º deste artigo. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação)

§ 12. No ano-calendário em que a pessoa jurídica iniciar atividades de produção, importação ou distribuição de álcool, a opção pelo regime especial poderá ser exercida em qualquer data, produzindo efeitos a partir do primeiro dia do mês em que for exercida. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação)

§ 13. O produtor e o importador de álcool, inclusive para fins carburantes, sujeitos ao regime de apuração não cumulativa da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins podem descontar créditos relativos à aquisição do produto para revenda de outro produtor ou de outro importador. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, com redação dada pela Medida Provisória nº 613, de 7/5/2013, convertida na Lei nº 12.859, de 10/9/2013)

§ 14. Os créditos de que trata o § 13 deste artigo correspondem aos valores da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins devidos pelo vendedor em decorrência da operação. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação)

§ 15. O disposto no § 14 deste artigo não se aplica às aquisições de álcool anidro para adição à gasolina, hipótese em que os valores dos créditos serão estabelecidos por ato do Poder Executivo. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação)

§ 16. Observado o disposto nos §§ 14 e 15 deste artigo, não se aplica às aquisições de que trata o § 13 deste artigo o disposto na alínea b do inciso I do caput do art. 3º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e na alínea b do inciso I do caput do art. 3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação)

§ 17. Na hipótese de o produtor ou importador efetuar a venda de álcool, inclusive para fins carburantes, para pessoa jurídica com a qual mantenha relação de interdependência, o valor tributável não poderá ser inferior a 32,43% (trinta e dois inteiros e quarenta e três centésimos por cento) do preço corrente de venda desse produto aos consumidores na praça desse produtor ou importador. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação) (Vide Medida Provisória nº 497, de 27/7/2010, e Lei nº 12.350, de 20/12/2010)

§ 18. Para os efeitos do § 17 deste artigo, na verificação da existência de interdependência entre 2 (duas) pessoas jurídicas, aplicar-se-ão as disposições do art. 42 da Lei nº 4.502, de 30 de novembro de 1964. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do 1º dia do 4º mês subsequente ao da publicação) (Vide Medida Provisória nº 497, de 27/7/2010, e Lei nº 12.350, de 20/12/2010)

§ 19. O disposto no § 3º não se aplica às pessoas jurídicas controladas por produtores de álcool ou interligadas a produtores de álcool, seja diretamente ou por intermédio de cooperativas de produtores, ficando sujeitas às disposições da legislação da contribuição



para o PIS/Pasep e da Cofins aplicáveis à pessoa jurídica produtora. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.945, de 4/6/2009](#))

## LEI Nº 10.336, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2001

Institui Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide), e dá outras providências.

### O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 5º A Cide terá, na importação e na comercialização no mercado interno, as seguintes alíquotas específicas: (["Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#)) ([Vide o Decreto nº 4565, de 1/1/2003](#))

I - gasolina, R\$ 860,00 por m³; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

II - diesel, R\$ 390,00 por m³; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

III - querosene de aviação, R\$ 92,10 por m³; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

IV - outros querosenes, R\$ 92,10 por m³; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

V - óleos combustíveis com alto teor de enxofre, R\$ 40,90 por t; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

VI - óleos combustíveis com baixo teor de enxofre, R\$ 40,90 por t; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

VII - gás liquefeito de petróleo, inclusive o derivado de gás natural e da nafta, R\$ 250,00 por t; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

VIII - álcool etílico combustível, R\$ 37,20 por m³. ([Inciso acrescido pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

§ 1º Aplicam-se às correntes de hidrocarbonetos líquidos que, pelas suas características físico-químicas, possam ser utilizadas exclusivamente para a formulação de diesel, as mesmas alíquotas específicas fixadas para o produto pela ANP.

§ 2º Aplicam-se às correntes de hidrocarbonetos líquidos as mesmas alíquotas específicas fixadas para gasolinas. ([Parágrafo com redação dada pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003](#))

§ 3º O Poder Executivo poderá dispensar o pagamento da Cide incidente sobre as correntes de hidrocarbonetos líquidos não destinados à formulação de gasolina ou diesel, nos termos e condições que estabelecer, inclusive de registro especial do produtor, formulador, importador e adquirente. ([Parágrafo com redação dada pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003](#))

§ 4º Os hidrocarbonetos líquidos de que trata o § 3º serão identificados mediante marcação, nos termos e condições estabelecidos pela ANP. ([Parágrafo com redação dada pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003](#))

§ 5º ([Revogado pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003](#))

§ 6º ([Revogado pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003](#))

§ 7º A Cide devida na comercialização dos produtos referidos no caput integra a receita bruta do vendedor.

Art. 6º Na hipótese de importação, o pagamento da Cide deve ser efetuado na data do registro da Declaração de Importação.

Parágrafo único. No caso de comercialização, no mercado interno, a Cide devida

será apurada mensalmente e será paga até o último dia útil da primeira quinzena do mês subsequente ao de ocorrência do fato gerador.

.....  
 Art. 8º O contribuinte poderá, ainda, deduzir o valor da Cide, pago na importação ou na comercialização, no mercado interno, dos valores da contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins devidos na comercialização, no mercado interno, dos produtos referidos no art. 5º, até o limite de, respectivamente: (“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002) (Vide Decreto nº 4565, de 1/1/2003)

I - R\$ 49,90 e R\$ 230,10 por m³, no caso de gasolinas; (Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002)

II - R\$ 30,30 e R\$ 139,70 por m³, no caso de diesel; (Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002)

III - R\$ 16,30 e R\$ 75,80 por m³, no caso de querosene de aviação; (Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002)

IV - R\$ 16,30 e R\$ 75,80 por m³, no caso dos demais querosenes; (Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002)

V - R\$ 14,50 e R\$ 26,40 por t, no caso de óleos combustíveis com alto teor de enxofre; (Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002)

VI - R\$ 14,50 e R\$ 26,40 por t, no caso de óleos combustíveis com baixo teor de enxofre; (Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002)

VII - R\$ 44,40 e R\$ 205,60 por t, no caso de gás liquefeito de petróleo, inclusive derivado de gás natural e de nafta; (Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002)

VIII - R\$ 13,20 e R\$ 24,00 por m³, no caso de álcool etílico combustível. (Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002)

§ 1º A dedução a que se refere este artigo aplica-se às contribuições relativas a um mesmo período de apuração ou posteriores.

§ 2º As parcelas da Cide deduzidas na forma deste artigo serão contabilizadas, no âmbito do Tesouro Nacional, a crédito da contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins e a débito da própria Cide, conforme normas estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal.

Art. 8º-A O valor da Cide-Combustíveis pago pelo vendedor de hidrocarbonetos líquidos não destinados à formulação de gasolina ou diesel poderá ser deduzido dos valores devidos pela pessoa jurídica adquirente desses produtos, relativamente a tributos ou contribuições administrados pela Receita Federal do Brasil, nos termos, limites e condições estabelecidos em regulamento. (“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003 e com nova redação dada pela Lei nº 11.196, de 21/11/2005)

§ 1º A pessoa jurídica importadora dos produtos de que trata o *caput* deste artigo não destinados à formulação de gasolina ou diesel poderá deduzir dos valores dos tributos ou contribuições administrados pela Receita Federal do Brasil, nos termos, limites e condições estabelecidos em regulamento, o valor da Cide-Combustíveis pago na importação. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.196, de 21/11/2005)

§ 2º Aplica-se o disposto neste artigo somente aos hidrocarbonetos líquidos utilizados como insumo pela pessoa jurídica adquirente. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.196, de 21/11/2005)

.....  
 .....

## LEI Nº 10.865, DE 30 DE ABRIL DE 2004

Dispõe sobre a Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social incidentes sobre a importação de bens e serviços e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**



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

CAPÍTULO XII  
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 23. O importador ou fabricante dos produtos referidos nos incisos I a III do art. 4º da Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998, e no art. 2º da Lei nº 10.560, de 13 de novembro de 2002, poderá optar por regime especial de apuração e pagamento da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, no qual os valores das contribuições são fixados, respectivamente, em:

I - R\$ 141,10 (cento e quarenta e um reais e dez centavos) e R\$ 651,40 (seiscentos e cinquenta e um reais e quarenta centavos), por metro cúbico de gasolinas e suas correntes, exceto gasolina de aviação;

II - R\$ 82,20 (oitenta e dois reais e vinte centavos) e R\$ 379,30 (trezentos e setenta e nove reais e trinta centavos), por metro cúbico de óleo diesel e suas correntes;

III - R\$ 119,40 (cento e dezenove reais e quarenta centavos) e R\$ 551,40 (quinhentos e cinquenta e um reais e quarenta centavos), por tonelada de gás liquefeito de petróleo - GLP, derivado de petróleo e de gás natural; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 11.051, de 29/12/2004)*

IV - R\$ 48,90 (quarenta e oito reais e noventa centavos) e R\$ 225,50 (duzentos e vinte e cinco reais e cinquenta centavos), por metro cúbico de querosene de aviação.

§ 1º A opção prevista neste artigo será exercida, segundo normas e condições estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal, até o último dia útil do mês de novembro de cada ano-calendário, produzindo efeitos, de forma irrevogável, durante todo o ano-calendário subsequente ao da opção.

§ 2º Excepcionalmente para o ano-calendário de 2004, a opção poderá ser exercida até o último dia útil do mês de maio, produzindo efeitos, de forma irrevogável, a partir do dia 1º de maio.

§ 3º No caso da opção efetuada nos termos dos §§ 1º e 2º deste artigo, a Secretaria da Receita Federal divulgará o nome da pessoa jurídica optante e a data de início da opção.

§ 4º A opção a que se refere este artigo será automaticamente prorrogada para o ano-calendário seguinte, salvo se a pessoa jurídica dela desistir, nos termos e condições estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, até o último dia útil do mês de outubro do ano-calendário, hipótese em que a produção de efeitos se dará a partir do dia 1º de janeiro do ano-calendário subsequente.

§ 5º Fica o Poder Executivo autorizado a fixar coeficientes para redução das alíquotas previstas neste artigo, os quais poderão ser alterados, para mais ou para menos, ou extintos, em relação aos produtos ou sua utilização, a qualquer tempo.

Art. 24. O inciso III do § 2º do art. 8º da Lei nº 10.426, de 24 de abril de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 8º.....  
.....  
§ 2º.....  
.....  
III - será de, no mínimo, R\$ 20,00 (vinte reais).  
....."

# **PROJETO DE LEI N.º 5.485, DE 2016**

## **(Do Sr. Mário Negromonte Jr.)**

Concede subvenção econômica ao preço do óleo diesel consumido por empresas de transporte público coletivo urbano.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-5141/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a conceder subvenção econômica ao preço de óleo diesel adquirido para o abastecimento de veículos de transporte coletivo de passageiros utilizados por empresas de transporte coletivo urbano, limitada a 50% (cinquenta por cento) do preço médio desse derivado de petróleo nas unidades de produção da Petróleo Brasileiro S.A – Petrobras.

Parágrafo único. O Poder Executivo disciplinará as condições operacionais para o pagamento e controle da subvenção de que trata este artigo.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

Expressiva parcela da população vem enfrentando grandes dificuldades para arcar com o custo de transporte da família. Muitos se veem forçados a andar grandes distâncias para chegar ao trabalho, o mesmo ocorrendo com muitas crianças no trajeto para a escola. Para esses brasileiros, o direito de ir e vir é quase uma abstração. Não é de estranhar, portanto, que, vez por outra, ocorram manifestações violentas contra este estado de coisas, como aquelas que o País assistiu, atônito, em junho de 2013, por ocasião da concessão de reajustes das passagens de ônibus.

Registre-se que o Poder Público tem parcela significativa de responsabilidade por essa situação. Com efeito, impende registrar que as tarifas de transporte público urbano no Brasil subiram mais do que a inflação medida pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA no período de 1999 a 2015, sem que se percebesse melhora na prestação desse serviço.

Esse fenômeno verifica-se mesmo em cidades que concedem subsídio ao transporte público, como na capital do Estado de São Paulo, que deve

destinar o expressivo montante de cerca de R\$ 1,9 bilhão do seu orçamento em 2016 com esse propósito. Mesmo com essa significativa ajuda, o valor da tarifa de transporte público nesse município ainda é elevado (R\$ 3,80) frente à renda disponível de grande parte da população.

Todavia há que se reconhecer que as dificuldades de financiamento do transporte público não são verificadas apenas no Brasil. Na Europa, por exemplo, o custeio do transporte público urbano é efetuado por meio de várias fontes, a saber: subsídio público, receita tarifária e outras receitas. Ocorre que lá, diferentemente daqui, não é motivo de vergonha lançar mão de subsídio para tanto. Com efeito, há cidades, como em Praga, na Tchecoslováquia, onde o subsídio público responde por 74% (setenta e quatro por cento) do aludido custeio.

É justamente para possibilitar a melhoria dos transportes públicos para expressiva parcela da população que se propõe autorizar o Poder Executivo a conceder subvenção econômica ao preço de óleo diesel adquirido para o abastecimento de veículos de transporte coletivo de passageiros utilizados por empresas de transporte coletivo urbano. Para limitar os gastos nesta fase inicial desse programa, a proposição em apreço limita a concessão da referida subvenção a 50% (cinquenta por cento) do preço médio desse derivado de petróleo nas unidades de produção da Petróleo Brasileiro S.A – Petrobras.

Contamos, pois com o apoio dos ilustres Pares desta Casa para o aperfeiçoamento e aprovação desta iniciativa, a qual julgamos do mais alto interesse de nosso País.

Sala das Sessões, em 07 de junho de 2016.

Deputado **Mário Negromonte Jr.**

## **COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO**

### **I - RELATÓRIO**

O projeto de lei acima ementado, cujo autor é o Deputado Camilo Cola, pretende isentar da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE –, incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool etílico combustível, os produtos vendidos por produtor, formulador ou importador a pessoa jurídica prestadora de serviços públicos de transporte coletivo urbano ou transporte coletivo urbano alternativo, nos termos do regulamento.

Na justificação do projeto, o autor argumenta que a chamada

“CIDE/Combustíveis” é tributo com forte natureza extrafiscal, mas possui relevante impacto sobre o preço dos combustíveis. Acrescenta que a incidência de um tributo sobre gasolina e diesel, somada à correção de preços, eleva as tarifas do transporte público, prejudicando os usuários desse serviço.

Ao projeto principal foi apensado o PL nº 5.804, de 2013, de autoria dos Deputados Carlos Sampaio e Nilton Leitão, que *“Altera o art. 7º da Lei 12.546, de 14 de dezembro de 2011, que dispõe sobre a contribuição destinada à Seguridade Social, e o art. 4º da Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998, que dispõe sobre as alíquotas das contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público – PIS/PASEP – e para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS –, incidentes sobre a venda de óleo diesel”*.

Também apensado, o PL nº 6.949, de 2013, cujo autor é o Deputado Acelino Popó, tenciona reduzir a zero as alíquotas do PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a receita bruta de venda no mercado interno de óleo diesel a ser utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros, e também zerar a alíquota da CIDE/Combustíveis incidente sobre óleo diesel a ser utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros.

O PL nº 954, de 2015, de autoria do Deputado Alceu Moreira, tem por objetivo reduzir a zero as alíquotas da CIDE/Combustíveis, da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a comercialização de óleo diesel e suas correntes. Justifica-se a proposta pelo impacto direto do preço do óleo diesel em vários segmentos da cadeia produtiva nacional e no transporte de produtos e insumos de todos os setores econômicos.

Por fim, o PL nº 5.485, de 2016, cujo autor é o Deputado Mário Negromonte Jr., tenciona autorizar o Poder Executivo a conceder subvenção econômica ao preço do óleo diesel adquirido para o abastecimento de veículos de transporte coletivo de passageiros utilizados por empresas de transporte coletivo urbano, limitada a 50% do preço médio do combustível nas unidades de produção da Petrobrás.

Nos termos do art. 32, inciso VII, alínea “a” do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano

manifestar-se sobre o mérito da matéria, no que respeita aos transportes urbanos.

Na sequência, as proposições serão encaminhadas para análise de mérito da Comissão de Viação e Transportes e da Comissão de Finanças e Tributação, que também deverá manifestar-se sobre sua adequação financeira e orçamentária. Por fim, a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa das propostas serão analisadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o nosso relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

As proposições sob análise receberam, neste Órgão técnico, parecer apresentado pelo Deputado Angelim, o qual foi rejeitado pelo Plenário desta Comissão. Na oportunidade, em razão dos aspectos apontados na discussão da matéria, fui designado relator do Parecer Vencedor, nos seguintes termos.

Propostas que acenam com redução da carga tributária e, conseqüentemente, com o barateamento das tarifas dos serviços de transporte público coletivo de passageiros, têm forte apelo popular. Entretanto, devemos analisar com bastante critério as condições de operacionalização e as reais conseqüências práticas dessas medidas.

Primeiramente, não se podem negar as dificuldades na operacionalização e fiscalização da concessão de benefícios, como a isenção da CIDE/Combustíveis, apenas para determinada categoria de empresas. Da mesma forma, também a redução a zero das alíquotas de PIS/PASEP e COFINS para os combustíveis utilizados por essas empresas padeceria das mesmas dificuldades.

Ademais, o que temos verificado ao longo dos anos é que as reduções tributárias ou benefícios concedidos às empresas acabam sendo por elas incorporados, aumentando sua margem de lucro, sem garantia de que tais benefícios realmente sejam revertidos em redução das tarifas pagas pela população usuária dos serviços de transporte coletivo de passageiros.

Por outro lado, temos que a CIDE/Combustíveis é uma contribuição cujo montante arrecadado tem sua aplicação constitucionalmente vinculada ao

pagamento de subsídios a combustíveis, ao financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás e **ao financiamento de programas de infraestrutura de transportes**.

Dessa forma, sob a ótica do desenvolvimento sustentado dos sistemas de transportes urbanos, foco de análise desta Comissão, consideramos que a redução dos recursos destinados a financiar programas de infraestrutura de transportes poderia ter, quanto à melhoria dos sistemas de transportes, efeito contrário ao defendido nos projetos em análise.

Ainda mais grave seriam as consequências negativas se considerarmos não haver garantias de que os benefícios oferecidos realmente chegariam aos destinatários finais e mais necessitados – os usuários dos serviços – por meio da redução efetiva das tarifas.

Quanto à proposta de redução a zero das alíquotas da CIDE/Combustíveis, da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a comercialização de óleo diesel e suas correntes, não importando qual seja a destinação do combustível, a consideramos ainda mais temerária que a concessão do benefício apenas para o setor de transporte coletivo, pelos motivos já expostos.

Por fim, especialmente por estarmos vivendo período de forte ajuste fiscal nas contas públicas da União e dos Estados e Municípios, destacamos que os projetos sob análise apresentam sérios problemas no que se refere à responsabilidade fiscal e à compatibilidade orçamentária e financeira dos benefícios propostos. Essa questão, no entanto, deverá ser objeto de análise detalhada na Comissão de Finanças e Tributação – CFT.

Diante de todo o exposto, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão de Desenvolvimento Urbano, nosso voto é, quanto ao mérito, pela **REJEIÇÃO** do PL nº 5.141, de 2013, principal, e dos apensados, PL nº 5.804, de 2013, PL nº 6.949, de 2013, PL nº 954, de 2015, e PL nº 5.485, de 2016.

Sala da Comissão, em 22 de agosto de 2017.

Deputado ALEX MANENTE  
Relator

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 5.141/2013, e os apensados, PL nº 5.804, de 2013, PL nº 6.949, de 2013, PL nº 954, de 2015, e PL nº 5.485, de 2016, nos termos do Parecer Vencedor do Relator, Deputado Alex Manente. O Parecer do Relator, Deputado Angelim, passou a constituir Voto em Separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Givaldo Vieira - Presidente, João Paulo Papa - Vice-Presidente, Ademir Camilo, Alex Manente, De Jorge Patrício, Leopoldo Meyer, Marcelo Álvaro Antônio, Marcos Abrão, Miguel Haddad, Rodrigo de Castro, Tenente Lúcio, Toninho Wandscheer, Angelim, Delegado Edson Moreira, Izaque Silva e Mauro Mariani.

Sala da Comissão, em 23 de agosto de 2017.

Deputado GIVALDO VIEIRA  
Presidente

### VOTO EM SEPARADO DO DEP. ANGELIM

#### I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe, de autoria do ilustre Deputado Camilo Cola, pretende isentar da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE –, incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool etílico combustível, os produtos vendidos por produtor, formulador ou importador a pessoa jurídica prestadora de serviços públicos de transporte coletivo urbano ou transporte coletivo urbano alternativo, nos termos do regulamento.

O autor do projeto justifica sua iniciativa argumentando que a chamada “CIDE/Combustíveis” é tributo com forte natureza extrafiscal, mas possui relevante impacto sobre o preço dos combustíveis. Acrescenta que a incidência de um tributo sobre gasolina e diesel, somada à correção de preços, eleva as tarifas do transporte público, prejudicando os usuários desse serviço.

Ao projeto principal foi apensado o PL nº 5.804, de 2013, de autoria dos Deputados Carlos Sampaio e Nilton Leitão, que *“Altera o art. 7º da Lei 12.546, de 14 de dezembro de 2011, que dispõe sobre a contribuição destinada à*



*Seguridade Social, e o art. 4º da Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998, que dispõe sobre as alíquotas das contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público – PIS/PASEP – e para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS –, incidentes sobre a venda de óleo diesel”.*

Também apensado, o PL nº 6.949, de 2013, cujo autor é o Deputado Acelino Popó, tenciona reduzir a zero as alíquotas do PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a receita bruta de venda no mercado interno de óleo diesel a ser utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros, e também zerar a alíquota da CIDE/Combustíveis incidente sobre óleo diesel a ser utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros.

O PL nº 954, de 2015, de autoria do Deputado Alceu Moreira, tem por objetivo reduzir a zero as alíquotas da CIDE/Combustíveis, da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a comercialização de óleo diesel e suas correntes. Justifica-se a proposta pelo impacto direto do preço do óleo diesel em vários segmentos da cadeia produtiva nacional e no transporte de produtos e insumos de todos os setores econômicos.

Por fim, o PL nº 5.485, de 2016, cujo autor é o Deputado Mário Negromonte Jr., tenciona autorizar o Poder Executivo a conceder subvenção econômica ao preço do óleo diesel adquirido para o abastecimento de veículos de transporte coletivo de passageiros utilizados por empresas de transporte coletivo urbano, limitada a 50% do preço médio do combustível nas unidades de produção da Petrobrás.

Nos termos do art. 32, inciso VII, alínea “a” do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano manifestar-se sobre o mérito da matéria, no que respeita aos transportes urbanos.

Na sequência, as proposições serão encaminhadas para análise de mérito da Comissão de Viação e Transportes e da Comissão de Finanças e Tributação, que também deverá manifestar-se sobre sua adequação financeira e orçamentária. Por fim, a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa das propostas serão analisadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projetos.

É o relatório.

## II – VOTO

As proposições sob análise já receberam, neste Órgão técnico, parecer apresentado pelo relator anteriormente designado, Deputado Alberto Filho, o qual não chegou a ser apreciado.

Referido relator havia considerado, em seu parecer, manifestações anteriores à redistribuição do conjunto de propostas, a qual incluiu esta Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU) na análise de mérito dos projetos. Também incorporou, em segundo substitutivo então apresentado, a análise de emendas, recebidas na própria CDU, a um primeiro substitutivo por ele oferecido ao conjunto de propostas em análise.

Dessa forma, por entendermos que os aspectos essenciais da matéria foram adequadamente abordados e avaliados no parecer anterior, notadamente nos aspectos em que esta Comissão deve opinar, adotamos como nosso o seguinte texto do voto:

As propostas em pauta vão ao encontro da razão que desencadeou a série de manifestações que ocorreram em todo o País no mês de junho de 2013. Protestou-se, entre outras coisas, contra o aumento das tarifas de transporte público. O encarecimento dessas tarifas, que vem expulsando do sistema boa parte dos usuários cujo poder aquisitivo não oferece condições de arcar com os seus custos, chegou ao limite do suportável para os demais usuários do serviço. A pressão das manifestações provocou o recuo dos aumentos estabelecidos pelo Poder Público, o que ocorreu em detrimento de investimentos previstos em outros setores da esfera municipal.

Quatro principais fatores têm sido apontados como responsáveis pelo encarecimento das tarifas de transportes. São eles: 1) o aumento, acima da inflação, dos custos dos insumos – combustíveis, peças e acessórios, veículos e pneus; 2) a elevada carga tributária; 3) o incremento do número de benefícios concedidos pela legislação (gratuidades e reduções de tarifas) sem a correspondente criação de fontes de custeio; e 4) a baixa produtividade das redes de transportes, causada pelas ineficiências do sistema.

O projeto principal, ao reconhecer o peso excessivo da carga tributária na composição da tarifa dos transportes públicos coletivos de passageiros, propõe isentar da Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico – CIDE – incidente sobre combustíveis os produtos destinados a pessoa jurídica que preste serviços públicos de transporte coletivo urbano ou transporte coletivo urbano alternativo.

Segundo estudo publicado em 2006 pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, vinculada ao Ministério das Cidades, intitulado “Propostas de Barateamento das Tarifas do Transporte Público Urbano”, os tributos participam diretamente da formação das tarifas de ônibus urbanos em aproximadamente 9%, além da parcela decorrente de sua incidência também sobre os demais insumos. Com tal evidência, não é de se surpreender que propostas de desoneração tributária para o setor tenham sido já cogitadas pelo Poder Público. Contudo, se alguma providência nesse sentido foi tomada, não alcançou os resultados esperados de conter o aumento das

tarifas de transporte.

A desoneração do transporte público de passageiros mediante a isenção da cobrança da CIDE, na forma proposta pelo projeto de lei principal, será capaz, em nosso entender, de permitir que o serviço de transporte coletivo se torne mais acessível à população e de viabilizar uma política nacional de mobilidade urbana, nos moldes previstos pelo Governo Federal, para corrigir as distorções na oferta do serviço público de transporte de passageiros.

Sobre o projeto, temos apenas a fazer uma ressalva quanto à isenção da CIDE para o transporte coletivo urbano alternativo. Esse tipo de transporte pode vir a ser confundido com o transporte informal ou clandestino que se alastra indevidamente, por uma série de razões, em nossas cidades, e que prejudica a eficiência e a eficácia do serviço de transporte coletivo de passageiros legalizado.

No que se refere ao PL nº 5.804, de 2013, apenso, nota-se que seu objetivo também é a desoneração do transporte público, para reduzir as tarifas cobradas aos usuários, o que consideramos válido. Para tanto, propõe diminuir a contribuição do setor para a previdência social, de 2% para 1% da receita bruta. Além disso, propõe a redução a zero das alíquotas do PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda de óleo diesel e suas correntes, as quais são atualmente fixadas, respectivamente, em 4,21% e 19,42%.

Quanto ao PL nº 6.949, de 2013, embora com redação distinta, um de seus objetivos é idêntico ao do PL principal, qual seja isentar da CIDE o óleo diesel a ser utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros. O outro objetivo é tratado também pelo PL nº 5.804, de 2013, que é a redução a zero as alíquotas do PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a receita bruta de venda no mercado interno de óleo diesel.

No PL nº 6.949, de 2013, no entanto, a redução a zero das alíquotas seria apenas no óleo diesel utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros, enquanto no PL nº 5.804, de 2013, todo o óleo diesel vendido não sofreria tarificação no PIS/PASEP e na COFINS.

O PL nº 954, de 2015, que representa demanda trazida pelo movimento nacional de caminhoneiros, realizado nos meses de fevereiro e março de 2015, propõe a redução a zero das alíquotas da CIDE/Combustíveis, da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a comercialização de óleo diesel e suas correntes, não importando qual seja a destinação do combustível.

Já o PL nº 5.485, de 2016, embora represente medida meramente autorizativa, a ideia de se conceder algum tipo de subvenção econômica ao transporte público, no mérito, merece ser aproveitada. Mais prática e efetiva, entretanto, é a desoneração na CIDE/Combustíveis, na contribuição para a previdência e para o PIS/PASEP e a COFINS, proposta no substitutivo.

Sabemos da dificuldade em se aprovar medida mais ampla, notadamente em períodos de forte ajuste fiscal, razão pela qual, do ponto de vista do mérito, julgamos mais adequado que a redução a zero das alíquotas beneficie apenas o óleo diesel utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo

de passageiros, que entendemos prioritário.

Quanto às emendas apresentadas ao substitutivo inicial, concordamos com a ampliação da desoneração proposta também para o gás natural veicular – GNV –, desde que utilizado no transporte coletivo de passageiros.

Realmente o GNV é uma fonte mais limpa de energia que o óleo diesel, sendo extremamente recomendável, do ponto de vista da proteção ao meio ambiente urbano, que os benefícios propostos sejam estendidos às operações com gás natural, até como forma de incentivar a mudança para esse combustível.

No caso da isenção da CIDE/Combustíveis, esclarecemos não ser necessária alteração na redação do substitutivo, visto que o gás natural já está entre os produtos listados no art. 3º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001.

Diante de todo o exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do PL nº 5.141, de 2013, do PL nº 5.804, de 2013, do PL nº 6.949, de 2013, do PL nº 954, de 2015, e do PL nº 5.485, de 2016, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 28 de junho de 2017.

Deputado ANGELIM

**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.141, DE 2013  
e aos apensos, PL Nº 5.804, DE 2013, PL nº 6.949, de 2013,  
PL nº 954, de 2015 e PL nº 5.485, de 2016**

Altera as Leis nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001; nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011; e nº 9.718, de 27 de novembro de 1998, para desonerar de tributos os serviços públicos de transporte rodoviário coletivo de passageiros municipal, intermunicipal, metropolitano, interestadual e internacional.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera as Leis nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001; nº 12.546, 14 de dezembro de 2011; e nº 9.718, de 27 de novembro de 1998, para desonerar de tributos os serviços públicos de transporte rodoviário coletivo de passageiros municipal, intermunicipal, metropolitano e interestadual e internacional.

Art. 2º A Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 10-A:

*“Art. 10-A. São isentos da CIDE os produtos referidos no art. 3º, vendidos por produtor, formulador ou importador a pessoa jurídica que preste serviços públicos de transporte rodoviário coletivo de passageiros municipal, intermunicipal, metropolitano, interestadual ou internacional.”*

Art. 3º O art. 7º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar acrescido do seguinte § 13:

“Art. 7º.....

.....

§ 13. *Fica reduzida para 1% (um por cento) a alíquota prevista no caput para as empresas que prestem serviços de transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal, intermunicipal, metropolitano, interestadual ou internacional.” (NR)*

Art. 4º O inciso II do art. 4º da Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º.....

*II – incidente sobre a receita bruta decorrente da venda de óleo diesel e suas correntes:*

*a) 0,0% (zero por cento) e 0,0% (zero por cento), quando a venda for destinada e o óleo utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros;*

*b) 4,21% (quatro inteiros e vinte e um centésimos por cento) e 19,42% (dezenove inteiros e quarenta e dois centésimos por cento), para os demais casos;*

*III – incidente sobre a receita bruta decorrente da venda de gás liquefeito de petróleo - GLP derivado de petróleo e de gás natural:*

*a) 0,0% (zero por cento) e 0,0% (zero por cento), no caso do gás natural veicular, quando a venda for destinada e o gás utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros;*

*b) 10,2% (dez inteiros e dois décimos por cento) e 47,4% (quarenta e sete inteiros e quatro décimos por cento), no caso do GLP e para os demais casos do gás natural;*

.....”(NR)

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 28 de junho de 2017.

Deputado ANGELIM

# COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

## PROJETO DE LEI N ° 5141, de 2013

(Aposos os PL nº 5.804, de 2013, nº 6.949, de 2013, nº 954, de 2015 e nº 5.485, de 2016)

Apresentação: 22/06/2022 11:40 - CVT  
PRL 2 CVT => PL 5141/2013

PRL n.2

Altera a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, para isentar da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível os produtos utilizados em serviços públicos de transporte coletivo urbano municipal e transporte urbano alternativo.

**Autor: Deputado Camilo Cola**

**Relator: Deputado Mauro Lopes**

## I – RELATÓRIO

O projeto de lei em análise do ilustre e saudoso Deputado Camilo Cola pretende alterar a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, que instituiu a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) com objetivo de isentar a contribuição incidente sobre óleo diesel destinado aos serviços de transporte público coletivo municipal e os serviços de transporte urbano alternativo.

Segundo o Autor, a CIDE combustíveis possui um impacto expressivo sobre os combustíveis, principalmente naqueles utilizados no transporte público, elevando assim as tarifas pagas pela população.

\* C D 2 2 3 3 5 0 5 4 0 1 9 0 0 \*



A presente proposta legislativa foi apensado o PL nº 5.804, de 2013, de autoria dos ilustres Deputados Carlos Sampaio e Nilton Leitão, que visa alterar o art. 7º da Lei 12.546, de 14 de dezembro de 2011, que dispõe sobre a contribuição destinada à Seguridade Social, e o art. 4º da Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998, que dispõe sobre as alíquotas das contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público – PIS/PASEP – e para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS –, incidentes sobre a venda de óleo diesel”.

Também apensado temos o PL nº 6.949, de 2013, cujo autor é o Deputado Acelino Popó, que pretende reduzir a zero as alíquotas do PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a receita bruta de venda no mercado interno de óleo diesel a ser utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros, e também zerar a alíquota da CIDE/Combustíveis incidente sobre óleo diesel a ser utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros.

O outro apenso é o PL nº 954, de 2015, de autoria do eminente Deputado Alceu Moreira, tem por objetivo reduzir a zero as alíquotas da CIDE/Combustíveis, da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a comercialização de óleo diesel e suas correntes. Justifica-se a proposta pelo impacto direto do preço do óleo diesel em vários segmentos da cadeia produtiva nacional e no transporte de produtos e insumos de todos os setores econômicos.

Por fim, o PL nº 5.485, de 2016, cujo autor é o ilustre Deputado Mário Negromonte Jr., que pretende autorizar o Poder Executivo a conceder subvenção econômica ao preço do óleo diesel adquirido para o abastecimento de veículos de transporte coletivo de passageiros utilizados por empresas de transporte coletivo urbano, limitada a 50% do preço médio do combustível nas unidades de produção da Petrobrás.

Na Comissão de Desenvolvimento Urbano, que antecedeu a Comissão de Viação e Transporte, a proposta legislativa em epígrafe e seus apensos foram rejeitados, sob a alegação de impactos nas finanças públicas.





Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição. Na sequência, a Comissão de Finanças e Tributação se pronunciará quanto a adequação financeira e orçamentária. Por fim, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá se manifestar quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta.

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e encontra-se em regime de tramitação ordinária. No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o nosso relatório.

## II – VOTO DO RELATOR

A proposta legislativa principal, bem com os projetos de leis apensados, foram motivadas pelos protestos ocorridos em junho de 2013, em grande parte das cidades brasileiras, contra o aumento das tarifas de transporte público.

Naquela ocasião, na cidade de São Paulo, manifestantes fecharam ruas da região central para manifestarem contra o aumento da tarifa do transporte público por ônibus que subiu de R\$ 3,00 para R\$ 3,20 e posteriormente entraram em confronto com tropa de choque da polícia. Em poucos minutos, lojas, bancas de revista e estações metrô foram depredadas.

Posteriormente, várias capitais presenciaram protestos e vandalismos devidos aos reajustes das tarifas do transporte público.

É notório que a cada aumento da tarifa do transporte público nas cidades resulta na exclusão de uma boa parte de usuários, os quais não possuem condições de pagar a tarifa do transporte público urbano, o qual possui o atributo constitucional de serviço público essencial (art. 30, inciso V).

Decorrido nove anos da apresentação da proposta legislativa principal, observa-se que nos últimos anos o transporte público coletivo urbano tem enfrentado uma crise sem precedentes, caracterizada pela constante perda de passageiros, decorrente do alto preço das tarifas e da falta de



políticas públicas que efetivamente priorizem o transporte coletivo em relação aos meios de transporte individuais.

A falta de planejamento por parte do poder público tem resultado em diversas externalidades negativas que contribuem para a degradação dos serviços de transporte público, como o crescimento do transporte ilegal e dos congestionamentos de trânsito nas cidades, além dos baixos níveis de investimento em infraestrutura. Na verdade, percebe-se falta de articulação política dos governos federal, estaduais e municipais para efetiva prestação desse serviço essencial para mobilidade urbana.

Com advento da catástrofe pandêmica da Covid-19 a partir de março de 2020, a situação do transporte público nas cidades piorou muito.

Antes da crise da Covid-19, 40 milhões de brasileiros utilizavam os serviços de transporte público coletivo por ônibus, principalmente, os integrantes das classes sociais menos favorecidas da sociedade, os quais usavam diariamente esse meio de transporte no atendimento de suas atividades essenciais, como ir ao trabalho, a escola e aos serviços médicos, entre outros.

Diante do cenário negativo da pandemia da Covid-19, e com a redução drástica da mobilidade das pessoas, o transporte público coletivo por ônibus tem sido fortemente impactado e está à beira do colapso. Fato este que poderá comprometer por muito tempo a oferta desse serviço público à população, mesmo depois de cessado a pandemia.

Em muitas cidades, houve uma queda acentuada no número de passageiros transportados na ordem de 80%, enquanto que a readequação da oferta, ocorreu em níveis muito menores. Isso ocorre porque a oferta desse serviço, mesmo que reduzida em alguns municípios, precisa atender a população ao longo de todo o dia e em todas as regiões e bairros da cidade.

Levantamento produzido e divulgado no final de 2021, pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU sobre os impactos da pandemia no setor revela prejuízo acumulado de R\$ 21,37 bilhões de março de 2020 a outubro de 2021, decorrente da queda do número de



passageiros e da obrigatoriedade de manutenção da oferta para garantir o distanciamento social devido à Covid-19.

Esse prejuízo já fez com que 52 empresas suspendessem a prestação dos serviços, sofressem intervenção, ou entrarem em recuperação judicial; causou também a perda de mais 87 mil postos de trabalho no segmento de transporte público de passageiros de janeiro de 2020 a setembro de 2021.

Contribuindo para esse cenário negativo, foram registrados mais 300 movimentos grevistas, protestos e/ou manifestações que ocasionaram a interrupção da oferta de serviços em 98 sistemas de transporte público por ônibus em todo o país.

Essa crise sem precedentes tende a continuar no ano de 2022, caso não sejam adotadas medidas necessárias visando a preservação do transporte público nas cidades.

Assim ao buscarmos soluções para o transporte público coletivo urbano, temos que estar cientes que por se tratar de um serviço público fundamental para as pessoas, este serviço tem que ser acessível a todos, inclusive em relação ao seu preço, ou seja, tem que ser módico, pois a maioria dos que o utilizam são pessoas mais carentes de nossa sociedade.

Dessa forma ao analisarmos a proposta legislativa principal e os seus apensos, podemos constatar que a preocupação maior dos ilustres autores era o óleo diesel, principal insumo utilizado nos serviços de transporte público urbano, e assim, as propostas apresentadas visam reduzir o valor do mesmo, e conseqüentemente, o seu impacto no valor das tarifas pagas pela população de usuários.

É importante observar que o óleo diesel representa 26,6% do custo dos serviços de transporte público, sendo o segundo item de custo que mais pesa no valor da tarifa, depois da mão de obra.

Se observarmos os reajustes ocorridos no preço do óleo diesel nos últimos doze meses, chegaremos ao índice de aumento de mais de 70%, o que certamente impacta aqueles que mais necessitam de transporte público no país, ou seja, as classes menos favorecidas da sociedade.



Assim é necessária a adoção de soluções que visem preservar os serviços de transporte público nas cidades, no nível federal, e evitar que a população fique desassistida de um serviço público essencial.

Vale lembrar que em 1997, foi editada a Lei nº 9445, cujo objetivo era concessão de subvenção econômica ao óleo diesel consumido pelas embarcações pesqueiras nacionais, visando atenuar os impactos dos preços desse insumo sobre a atividade econômica.

O citado direito foi regulamentado pelo Poder Executivo Federal, em 1997 e 2004, sendo que a última regulamentação ocorreu em 2010, com a edição do Decreto 7.077.

Outro exemplo a ser considerado, foi a preocupação do Governo Federal com o preço do óleo diesel sobre as atividades econômicas que o utilizam em larga escala, o que o estimulou a editar em 1º de março de 2021, o Decreto nº 10.638/21, o qual zerou as alíquotas das contribuições ao PIS e à COFINS incidentes sobre operações de comercialização e importação de óleo diesel. A referida desoneração vigorou nos meses de março e de abril.

Preservando o mérito principal das propostas legislativas sob análise apresentamos um substitutivo, o qual visa autorizar o Poder Executivo Federal a conceder subvenção econômica ao preço do óleo diesel adquirido para o abastecimento dos veículos utilizados nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, limitado em cinquenta por cento do valor do faturamento do citado produto na refinaria sem incidência do PIS/COFINS.

O substitutivo ora apresentado as propostas legislativas sob análise beneficiará diretamente os milhões de brasileiros que utilizam os serviços de transporte público coletivo nas cidades, conforme defendido pelo ilustre autor da matéria e os demais autores das propostas legislativas apensadas.



Diante do exposto, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão, votamos pela **APROVAÇÃO** do PL nº 5.141, de 2013, do PL nº 5.804, de 2013, do PL nº 6.949, de 2013, do PL nº 954, de 2015, e do PL nº 5.485, de 2016, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 22 de junho de 2022

**Deputado MAURO LOPES**  
**(PP/MG)**  
**Relator**



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.141, DE 2013 e aos apensos, PL Nº 5.804, DE 2013, PL nº 6.949, de 2013, PL nº 954, de 2015 e PL nº 5.485, de 2016

Concede subvenção econômica ao preço do óleo diesel consumido nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA** faço saber que o Congresso nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**Art. 1º** - Fica o Poder Executivo autorizado a conceder subvenção econômica ao preço do óleo diesel adquirido para o abastecimento dos veículos utilizados nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, limitado em cinquenta por cento do valor do faturamento do citado produto na refinaria sem incidência do PIS/COFINS e da CIDE Combustíveis.

Parágrafo único – o Poder Executivo disciplinará as condições operacionais para o pagamento e controle da subvenção de que trata este artigo.

**Art. 2º** - São beneficiárias da subvenção econômica, prevista no artigo 1º, as pessoas jurídicas de direito público ou privado, detentoras de concessão ou permissão dos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, delegadas em consonância com a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e com os regulamentos locais de cada ente federativo.

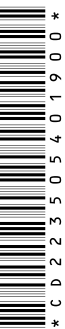




**Art. 3º** - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 22 de junho de 2022

**Deputado MAURO LOPES  
(PP/MG)  
Relator**





CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 5.141, DE 2013

#### III - PARECER DA COMISSÃO

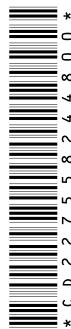
A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.141/2013, do PL 5804/2013, do PL 6949/2013, do PL 954/2015, e do PL 5485/2016, apensados, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Mauro Lopes.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Hildo Rocha - Presidente, Hercílio Coelho Diniz e Fábio Ramalho - Vice-Presidentes, Alê Silva, Alex Santana, Bozzella, Carlos Chiodini, Charles Evangelista, Christiane de Souza Yared, Coronel Tadeu, Diego Andrade, Felício Laterça, Felipe Rigoni, Franco Cartafina, Gonzaga Patriota, Márcio Labre, Mauro Lopes, Pastor Gil, Paulo Guedes, Rodrigo Coelho, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Bosco Costa, Cezinha de Madureira, Delegado Marcelo Freitas, Delegado Pablo, Dra. Soraya Manato, Eduardo Bismarck, Eli Corrêa Filho, Evair Vieira de Melo, Jaqueline Cassol, José Nelto, Kim Kataguirí, Leônidas Cristino, Marcos Aurélio Sampaio, Paulo Ganime, Pompeo de Mattos, Professor Israel Batista, Professor Joziel, Tereza Cristina e Vinicius Carvalho.

Sala da Comissão, em 21 de dezembro de 2022.

Deputado HILDO ROCHA  
Presidente





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

**PROJETO DE LEI Nº 5.141, DE 2013**

**(APENSADOS: PL Nº 5.804, DE 2013, PL nº 6.949, de 2013, PL nº 954, de 2015 e PL nº 5.485, de 2016)**

**SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO**

Concede subvenção econômica ao preço do óleo diesel consumido nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Fica o Poder Executivo autorizado a conceder subvenção econômica ao preço do óleo diesel adquirido para o abastecimento dos veículos utilizados nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, limitado em cinquenta por cento do valor do faturamento do citado produto na refinaria sem incidência do PIS/COFINS e da CIDE Combustíveis.

Parágrafo único – o Poder Executivo disciplinará as condições operacionais para o pagamento e controle da subvenção de que trata este artigo.

Art. 2º - São beneficiárias da subvenção econômica, prevista no artigo 1º, as pessoas jurídicas de direito público ou privado, detentoras de concessão ou permissão dos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, delegadas em consonância com a Lei ° 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e com os regulamentos locais de cada ente federativo.

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

Sala da Comissão, em 21 de dezembro de 2022.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

**Deputado HILDO ROCHA**  
**Presidente**

Apresentação: 21/12/2022 17:00:18.623 - CVT  
SBT-A 1 CVT => PL 5141/2013

**SBT-A n.1**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Hildo Rocha

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura46câmara.leg.br/CD227039889500>

