



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR

N.º 84-A, DE 2023

(Do Sr. Beto Preto)

Altera a Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003, a fim de instituir a incidência do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza pelos serviços de exploração de rodovia e de ferrovia mediante cobrança; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. RICARDO AYRES).

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

APRECIÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal **BETO PRETO**

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

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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

1 -

.....

22 - Serviços de exploração de rodovia e ferrovia.

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





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal **BETO PRETO**

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

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

JUSTIFICATIVA

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

Segundo a Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL) empresa estatal que tem por finalidade estruturar e qualificar, por meio de estudos e pesquisas, o processo de planejamento integrado de logística no país, interligando rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias¹, criada pela Lei 12.743, de 19 de dezembro de 2012, o Brasil possui mais de 30.000 Km de malha ferroviária ativa concedidos para empresas de logística², que responsáveis pelo transporte, armazenamento, recebimento e utilização de materiais e produtos.

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

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

² https://www.hivecloud.com.br/post/modais-de-transporte/?utm_campaign=hivecloud-blogpost





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal **BETO PRETO**

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

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

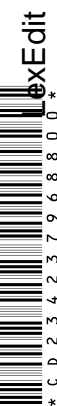
O modelo brasileiro acompanhou tendência observada em diversas partes do mundo, com destaque para países da União Europeia e a Austrália, com separação vertical do tipo organizacional, mas foi revogado pelo Decreto Presidencial 8.875/16. Assim, a exploração ferroviária no País permaneceu no modelo verticalizado, ou seja, o concessionário que gerencia a via permanente também explora o serviço de transporte ferroviário de cargas³.

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

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

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

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





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal **BETO PRETO**

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

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

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

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

Sala da Comissão, de de 2023.

BETO PRETO
Deputado Federal (PSD/PR)





CÂMARA DOS DEPUTADOS
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI COMPLEMENTAR Nº 116, DE 31 DE JULHO DE 2003 Anexo: Itens 22, 22.1	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei.complementar:2003-07-31;116
---	---



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 84, DE 2023

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

Autor: Deputado BETO PRETO

Relator: Deputado RICARDO AYRES

I - RELATÓRIO

O projeto em epígrafe pretende alterar a Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003, a fim de instituir a incidência do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza pela execução de serviços de exploração de rodovia e de ferrovia mediante cobrança de tarifa, de preço ou de pedágio dos usuários, envolvendo execução de serviços de conservação, manutenção, melhoramentos para adequação de capacidade e segurança de trânsito, operação, monitoração, assistência aos usuários e outros serviços definidos em contratos, atos de concessão, de permissão, de autorização ou em normas oficiais.

O projeto foi distribuído às Comissões de Viação e Transportes; Finanças e Tributação (mérito e art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados - RICD) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 RICD).





Após a análise pelas Comissões, a proposição será objeto de apreciação pelo Plenário e seu regime de tramitação é prioridade, conforme o art. 24, inciso I e art. 151, inciso II, ambos do RICD.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto em análise pretende alterar a Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003, a fim de instituir a incidência do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) pela execução de serviços de exploração de rodovia e de ferrovia mediante cobrança de tarifa, de preço ou de pedágio dos usuários, envolvendo execução de serviços de conservação, manutenção, melhoramentos para adequação de capacidade e segurança de trânsito, operação, monitoração, assistência aos usuários e outros serviços definidos em contratos, atos de concessão, de permissão, de autorização ou em normas oficiais.

Concordamos plenamente com o mérito nobre da presente iniciativa legislativa, pois pretende regulamentar tema bastante relevante para o desenvolvimento econômico do País, uma vez que o transporte é fundamental para melhor aproveitar o potencial de uma região e desenvolver a economia nacional. Entretanto, não vemos qualquer possibilidade de a proposta ser, na sua tramitação, aprovada. Explicamos.

Nesse quadro, a Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2023, em sua lista de serviços sobre os quais incide o ISS, dispõe nos Itens 22 e 22.1 acerca da obrigatoriedade de pagamento de ISS aos serviços de exploração de rodovias. Por sua vez, a proposta em exame visa incluir a operação ferroviária entre os serviços dos itens mencionados.

É importante esclarecer que a Constituição Federal define que o ISS incide em serviços intramunicipais, enquanto o Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) incide -





conforme definido no art. 155, inciso II, da Constituição Federal - na circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal. Também é prevista na Constituição Federal a não cumulatividade do ISS e do ICMS. Tememos que a proposição em tela desconsidere o espírito e a essência dos serviços prestados pelas ferrovias, que se estendem por vários Municípios, ou seja, atividade intermunicipal e interestadual, passível de incidência de ICMS. Entretanto, tal situação deverá ser tratada na Comissão de Finanças e Tributação (CFT), pois esta é o colegiado competente para tanto. Alertamos também para o fato de que a CFT irá analisar o impacto econômico-financeiro global do setor de transporte ferroviário e eventual perigo de inviabilização do transporte ferroviário de carga no Brasil.

O projeto de lei em exame apresenta, como uma das justificativas para a incidência de ISS nas ferrovias, “compensar ou ressarcir municípios por uma utilização ampla de seu território para exploração comercial que acarreta diversos ônus”, bem como corrigir injustiças tributárias, visto que “se o modal rodoviário gera recursos para os Municípios afetados ao utilizar parte de suas áreas, não há razão para isentar o modal ferroviário por atividade semelhante”. Contudo, sobre o ônus suportado pelos Municípios na instalação de ferrovias, há que se mencionar as externalidades positivas que as instalações ferroviárias levam para eles, tais como: geração de emprego; redução do tráfego rodoviário; aumento do crescimento econômico local; redução da poluição do ar e melhora da qualidade do ar na região.

Por fim, é importante mencionar que as operações ferroviárias ocorrem de forma totalmente diversa às atividades rodoviárias. No caso das rodovias, as concessionárias detêm apenas a infraestrutura e cobram tarifa pela utilização da rodovia. Por outro lado, as concessionárias de ferrovia detêm a infraestrutura e realizam a operação do transporte, levando cargas entre longas distâncias. Tal fato certamente será examinado pela CFT, que verificará se isso faz com que seja afastada a incidência de ISS para o setor ferroviário, tendo em vista a prestação do serviço ser de cunho interestadual e intermunicipal.





Em vista do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela rejeição do Projeto de Lei Complementar nº 84, de 2023.

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado RICARDO AYRES
Relator

2025-4135





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 84, DE 2023

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela rejeição do Projeto de Lei Complementar nº 84/2023, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Ricardo Ayres.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Mauricio Neves - Presidente, Bebeto, Bruno Ganem, Denise Pessôa, Domingos Sávio, Flávio Nogueira, Gilberto Abramo, Guilherme Uchoa, Gutemberg Reis, Helena Lima, Kiko Celeguim, Luciano Vieira, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Paulo Alexandre Barbosa, Rodrigo Gambale, Rosana Valle, Rubens Otoni, Afonso Hamm, Alexandre Lindenmeyer, Antonio Carlos Rodrigues, Cezinha de Madureira, Delegado Bruno Lima, Fausto Pinato, Gilson Daniel, Henderson Pinto, Hugo Leal, Jonas Donizette, Leônidas Cristino, Márcio Honaiser, Marcos Tavares, Paulo Guedes, Paulo Litro, Ricardo Ayres, Vicentinho Júnior e Zé Adriano.

Sala da Comissão, em 23 de abril de 2025.

Deputado MAURICIO NEVES
Presidente

