

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 2327, DE 2006

Susta a aplicação de disposições contidas na Instrução Normativa da Secretaria da Receita Federal nº 247 de 21 de Novembro de 2002.

Autor: Deputado Ricardo Izar

Relator: Deputado Nelson Trad

I – RELATÓRIO

1 - Na forma do **art. 32, III, alínea a**, do Regimento Interno, compete a esta Comissão a análise de **projetos, emendas ou substitutivos**, sujeitos à apreciação da **Câmara** ou de suas **Comissões**, sob os aspectos **constitucional, legal, jurídico, regimental** e de **técnica legislativa**. Neste caso específico do PDC 2.327, de 2006, cumpre-nos, também, avaliar o mérito da matéria.

2 - Segundo o **art. 49** da Constituição Federal, é da competência exclusiva do Congresso Nacional:

(...)

V - sustar os atos normativos do Poder Executivo que exorbitem do poder regulamentar ou dos limites de delegação legislativa

3 - Os aspectos legais e jurídicos da proposta devem ser analisados à luz dos fatos ocorridos a partir da aprovação da Emenda Constitucional nº 33 que, em 2001 teve por escopo propiciar a instituição de uma Contribuição de Intervenção sobre Domínio Econômico (CIDE) **para a intervenção no setor de combustíveis** que ficaria mais tarde conhecida como **CIDE-Combustíveis**.

Naquele mesmo ano, sobreveio a **Lei nº 10.336**, de 19 de dezembro de 2001, que efetivamente criou a **CIDE-Combustíveis**, contemplando como hipóteses de incidência a importação e comercialização dos seguintes combustíveis: gasolina, diesel, querosene, óleo combustível, **GLP** e álcool etílico, bem como as respectivas correntes da gasolina e diesel.

Para disciplinar a atuação da fiscalização do novo tributo, a Secretaria da Receita Federal editou a **Instrução Normativa nº 107** (DOU de 29.12.2001) na qual enumerando os combustíveis e correntes tributados **não constam ali os gases propano e butano destinados a propelentes. já que não haviam sido tributados pela Lei.**

Entretanto, quase um ano após a criação do tributo, a Secretaria da Receita Federal editou a **Instrução Normativa nº 219** de 10/10/2002, **incluindo os gases propelentes** na hipótese de incidência da **CIDE-Combustíveis através da seguinte redação:**

“o disposto no inciso VI do art 2º da Instrução Normativa nº 107, de 28 de Dezembro de 2001, alcança também, os gases liquefeitos de petróleo classificados nos seguintes códigos da NCM”, entre outros - 27.11.12.10 Propano bruto liquefeito e 27.11.13.00 Butanos liquefeitos

No mês seguinte, a Secretaria da Receita expediu a INSRF nº 247 de 21 de Novembro de 2002, estabelecendo as alíquotas de Contribuição do PIS/Pasep para as refinarias de petróleo, acrescentando porem, um “parágrafo” para dispor que o entendimento de GLP (gás de botijão) referido naquela Instrução abrangeria também os gases propelentes para aerossóis.

Isto fez com que a PETROBRAS efetuasse um aumento nos preços desses produtos uma vez que a Instrução Normativa da Receita entendia que os mesmos sofriam a incidência da **CIDE-Combustíveis** e, por consequência, deveriam sofrer a incidência de **PIS/PASEP e COFINS à alíquota de 14,4% ao invés dos 3,62%** vigentes até então .

Como resultado desse aumento dos preços dos gases propelentes, grande parte da produção brasileira de aerossóis, notadamente aquela originada de empresas multinacionais, transferiu-se para outros países, passando o Brasil a importar produtos antes fabricados internamente, onerando o balanço de divisas e diminuindo a arrecadação de impostos eis que tais produtos, na sua grande parte eram abrigados pelo Mercosul.

Ante esse estado de coisas, a Presidência da República editou em 29 de Janeiro de 2004, a Medida Provisória 164 que se cristalizou na Lei 10.865 de 30 de Abril de 2004, cujo art 35 introduziu o § 3º no art 3º da Lei 10.336, para declarar que:

§ 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.”

Ao baixar as normas operacionais de fiscalização relativas à Lei 10.865, através da Instrução Normativa nº 422 de 17 de maio de 2004 a Secretaria da Receita não expediu a Instrução suplementar relativamente às contribuições PIS/Cofins, que continuam sendo recolhidos à razão de 14,4 ainda sob orientação da referida INSRF 247, mantendo assim elevados os preços dos gases propelentes.

Tal comportamento faz letra morta da decisão legislativa contida na Lei 10.865 que justamente visava baixar os custos desses produtos para fazer face à concorrência internacional.

É o relatório

II – VOTO DO RELATOR

As Contribuições de Intervenção no Domínio Econômico – CIDEs têm como um dos seus pressupostos de validade, a existência de uma finalidade específica que deve consistir na intervenção estatal em um determinado setor econômico para a correção de uma perturbação ocorrida naquele setor.

Nesse sentido, sendo um tributo vinculado a uma finalidade, deve a CIDE, tanto quanto as contribuições em geral, ser cobrada apenas daquele setor econômico ao qual se destina sob pena transformar-se em imposto e ferir o art. 167, IV da Constituição Federal.

Por ter sido idealizada e criada para intervenção no **setor de combustíveis**, a **CIDE-Combustíveis**, se recair sobre outros setores econômicos fatalmente irá acarretar resultados, no mínimo indesejáveis àquele setor, se considerarmos a competitividade acirrada do mundo globalizado atual.

No caso em tela, muito mais que indesejável, os resultados já experimentados pelo mercado de aerossóis devido à incidência da **CIDE-Combustíveis** nos gases utilizados como propelentes - **Propano Especial e Butano Especial** -, criaram um perigoso desequilíbrio no mercado de aerossóis, já que este tributo não pode ser cobrado no produto acabado, mas apenas no gás, o que deixa o produto nacional em franca e ampla desvantagem ante o produto importado.

Isto está se traduzindo em um aumento da importação do produto acabado pelas próprias fabricantes nacionais que, fatalmente, a perdurar esta situação por muito tempo, acabarão por fechar suas plantas produtoras no país ante a total inviabilidade de competição com o produto importado indo produzir lá fora o que se tem capacidade para produzir aqui ou transformando-se em meros comerciantes dos produtos estrangeiros.

Daí o interesse da proposta em defender a sobrevivência das indústrias de aerossóis

De fato, o danoso desequilíbrio no mercado de aerossóis, causado pela cobrança indevida da **CIDE-Combustíveis** sobre os gases Propano e Butano utilizados como propelentes, pode ser constatado em uma simples visita aos supermercados onde se encontra uma verdadeira invasão dos produtos importados vindos, principalmente, da Argentina como se pode comprovar das embalagens à venda no mercado brasileiro.

Esta situação, a perdurar por mais tempo, acarretará o fechamento das fábricas nacionais ante a total inviabilidade de competição com o produto importado com a inevitável extinção deste setor produtivo no Brasil.

Tal desfecho seria altamente prejudicial aos interesses nacionais mais propalados nos últimos tempos quais sejam, o equilíbrio do balanço de divisas, o desemprego e a saúde pública, pois deixaria de contar o País com uma indústria adequada para produzir prontamente os defensivos desenvolvidos pela pesquisa nacional para combate das endemias e epidemias locais.

Ressalte-se que, além da importação do propelente em si, a importação dos aerossóis implica também na importação de vários outros insumos de alto valor agregado. O Resultado disso é: para se cobrar R\$

1.000.000,00 (um milhão de reais) através da **CIDE-Combustíveis** sobre os gases propelentes, se está gastando U\$ 100.000.000,00 (cem milhões de dólares) na importação de aerossóis.

Dessa forma é evidente e expressivo o interesse público da proposta que, pelos termos colocados, não implicará em perda de receita.

A redação segue os preceitos legais jurídicos e regimentais, nada havendo a opor, assim, quanto à sua constitucionalidade, juridicidade e qualidade da técnica legislativa.

Dessa forma, podemos concluir que o ato normativo da Receita Federal, INSRF 247 de 21 de Novembro de 2002, realmente exorbitou do seu poder de regulamentação, uma vez que alterou a incidência da Contribuição PIS/COFINS sobre os gases propelentes, tomando como base sua própria Instrução Normativa anterior (INSRF 219 de 10 de Outubro de 2002) a qual, por sua vez se baseou no inciso VI do art. 2º da INSRF 107 de 28 de Dezembro de 2001, que, entretanto, não contemplava os gases propelentes.

Diante do exposto, somos pela aprovação Projeto de Decreto Legislativo nº 2327, de 2006

Sala da Comissão, em de novembro de 2006.

Deputado NELSON TRAD
Relator