



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 27ª REUNIÃO

(2ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura)

**17/10/2012
QUARTA-FEIRA
às 14 horas**

**Presidente: Senadora Lúcia Vânia
Vice-Presidente: Senador Blairo Maggi**



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**27ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 54ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 17/10/2012.**

27ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA
Quarta-feira, às 14 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PLC 310/2009 - Não Terminativo -	SEN. RICARDO FERRAÇO	11
2	PLS 336/2011 (Tramita em conjunto com: PLS 400/2011) - Não Terminativo -	SEN. WALTER PINHEIRO	36
3	PLS 513/2011 - Não Terminativo -	SEN. FLEXA RIBEIRO	56
4	PLS 170/2012 - Não Terminativo -	SEN. CYRO MIRANDA	71
5	PLS 268/2012 - Não Terminativo -	SEN. VICENTINHO ALVES	116
6	PLS 68/2011 - Terminativo -	SEN. ARMANDO MONTEIRO	125

7	PLS 113/2011 - Terminativo -	SEN. CYRO MIRANDA	140
----------	--	--------------------------	------------

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

PRESIDENTE: Senadora Lúcia Vânia

VICE-PRESIDENTE: Senador Blairo Maggi

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
Bloco de Apoio ao Governo(PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)			
Lindbergh Farias(PT)	RJ (61) 3303-6426 / 6427	1 Humberto Costa(PT)	PE (61) 3303-6285 / 6286
Delcídio do Amaral(PT)	MS (61) 3303-2452 a 3303 2457	2 José Pimentel(PT)	CE 6390/6391
Jorge Viana(PT)	AC (61) 3303-6366 e 3303-6367	3 Wellington Dias(PT)	PI (61) 3303 9049/9050/9053
Walter Pinheiro(PT)	BA (61) 33036788/6790	4 Eduardo Lopes(PRB)(28)(29)	RJ (61) 3303-5730
Assis Gurgacz(PDT)(40)(41)	RO	5 Pedro Taques(PDT)	MT (61) 3303-6550 e 3303-6551
João Capiberibe(PSB)(26)	AP (61) 3303-9011/3303-9014	6 Rodrigo Rollemberg(PSB)	DF 6640
Inácio Arruda(PC DO B)	CE 5791/5793	7 Vanessa Grazziotin(PC DO B)	AM 6726
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PMDB, PP)			
Tomás Correia(PMDB)(35)(42)(43)	RO (61) 3303-2252/ 2253	1 Romero Jucá(PMDB)(35)	RR (61) 3303-2111 a 2117
Waldemir Moka(PMDB)(35)	MS 6767 / 6768	2 Sérgio Souza(PMDB)(10)(11)(18)(35)	PR (61) 3303-6271/ 6261
Lobão Filho(PMDB)(35)	MA (61) 3303-2311 a 2314	3 Roberto Requião(PMDB)(35)	PR (61) 3303-6623/6624
Vital do Rêgo(PMDB)(35)	PB (61) 3303-6747	4 Francisco Dornelles(PP)(17)(35)	RJ 3303-4229
Ricardo Ferraço(PMDB)(35)	ES (61) 3303-6590	5 Clésio Andrade(PMDB)(19)(30)(31)(35)	MG (61) 3303-4621 e 3303-5067
Eduardo Braga(PMDB)(35)	AM (61) 3303-6230	6 Casildo Maldaner(PMDB)(35)	SC (61) 3303-4206-07
Ciro Nogueira(PP)(35)	PI (61) 3303-6185 / 6187	7 Ivo Cassol(PP)(23)(24)(25)(33)(35)	RO (61) 3303.6328 / 6329
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)			
Flexa Ribeiro(PSDB)	PA (61) 3303-2342	1 Aécio Neves(PSDB)	MG (61) 3303-6049/6050
Lúcia Vânia(PSDB)	GO (61) 3303-2035/2844	2 Aloysio Nunes Ferreira(PSDB)	SP 6063/6064
Cyro Miranda(PSDB)(9)(12)	GO (61) 3303-1962	3 Alvaro Dias(PSDB)(12)(15)	PR (61) 3303-4059/4060
Wilder Moraes(DEM)(38)(47)	GO (61)3303 2092 a (61)3303 2099	4 Jayme Campos(DEM)(38)(48)	MT (61) 3303-4061/1048
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PR)			
Fernando Collor(PTB)	AL (61) 3303-5783/5786	1 Armando Monteiro(PTB)	PE (61) 3303 6124 e 3303 6125
Gim Argello(PTB)(46)	DF (61) 3303-1161/3303-1547	2 João Vicente Claudino(PTB)	PI (61) 3303-2415/4847/3055
Blairo Maggi(PR)(45)	MT (61) 3303-6167	3 Vicentinho Alves(PR)	TO (61) 3303-6467/6469/6472
PSOL			
VAGO(27)		1 VAGO(27)	
PSD			
Kátia Abreu(36)(39)(49)	TO 2708	1 Sérgio Petecão(13)(14)(20)(22)(36)(37)(39)	AC (61) 3303-6706 a 6713

- (1) Em 08.02.2011, foi lido o Ofício nº 21, de 2011, da Liderança do PTB, designando o Senador Fernando Collor como membro titular; e os Senadores Armando Monteiro e João Vicente Claudino como membros suplentes, para comporem a CI.
- (2) Os Líderes do PSDB e do DEM comunicam a formação do bloco composto por seus partidos, mediante o Ofício nº 31/11-GLPSDB, de 10.02.2011, lido na sessão do Senado de 25 de fevereiro de 2011.
- (3) Em 17.02.2011, foi lido o Ofício nº 27, de 2011, da Liderança do PSDB, designando os Senadores Flexa Ribeiro, Lúcia Vânia e Paulo Bauer como membros titulares; e os Senadores Aécio Neves, Aloysio Nunes e Cyro Miranda como membros suplentes, para comporem a CI.
- (4) Em 17.02.2011, foi lido o Ofício nº 40, de 2011, da Liderança do PTB, designando o Senador Mozarildo Cavalcanti como membro titular, para compor a CI.
- (5) Em 22.02.2011, foi lido o Ofício nº 18, de 2011, da Liderança do PT e do Bloco de Apoio ao Governo, designando os Senadores Lindbergh Farias, Delcídio Amaral, Jorge Viana, Walter Pinheiro, Blairo Maggi, Acir Gurgacz, Antonio Carlos Valadares e Inácio Arruda como membros titulares; e os Senadores Humberto Costa, José Pimentel, Wellington Dias, Marcelo Crivella, Vicentinho Alves, Pedro Taques, Rodrigo Rollemberg e a Senadora Vanessa Grazziotin como membros suplentes, para comporem a CI.
- (6) Em 22.02.2011, foi lido o Ofício nº 56, de 2011, da Liderança do PMDB, designando os Senadores Valdir Raupp, Waldemir Moka, Lobão Filho, Vital do Rêgo, Ricardo Ferraço, Eduardo Braga, Cyro Nogueira e Francisco Dornelles como membros titulares; e os Senadores Romero Jucá, Gilvam Borges, Roberto Requião, João Alberto Souza, Wilson Santiago, Casildo Maldaner, Eduardo Amorim e Ivo Cassol como membros suplentes, para comporem a CI.
- (7) Em 22.02.2011, foi lido o Ofício nº 12, de 2011, da Liderança do DEM, designando o Senador Demóstenes Torres como membro titular; e o Senador Jayme Campos como membro suplente, para comporem a CI.
- (8) Em 08.02.2011, foi lido o Ofício nº 21, de 2011, da Liderança do PTB, designando o Senador Fernando Collor como membro titular; e os Senadores Armando Monteiro e João Vicente Claudino como membros suplentes, para comporem a CI.
- (9) Em 23.03.2011, o Senador Mário Couto é designado membro titular do Bloco Parlamentar PSDB/DEM na Comissão (Of. nº 058/11-GLPSDB), em substituição ao Senador Paulo Bauer.
- (10) Em 29.03.2011, o Senador Gilvam Borges licenciou-se nos termos do art. 43, inciso I, do Regimento Interno, por 121 dias, a partir de 29.03.11, conforme RQS nº 291/2011, deferido na sessão de 29.03.11.
- (11) Em 10.05.2011, o Senador Geovani Borges é designado suplente do Bloco PMDB/PP/PSC/PMN/PV na Comissão, em substituição ao Senador Gilvam Borges (Of. nº 141/2011-GLPMDB).
- (12) Em 01.06.2011, o Senador Cyro Miranda é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão (Of. nº 124/11-GLPSDB), em substituição ao Senador Mário Couto, que passa a integrar a Comissão como membro suplente.
- (13) Em 12.07.2011, o Senador Ivo Cassol licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 126 dias, a partir de 13.07.11, conforme RQS nºs 848 e 849 de 2011, aprovado na sessão de 12.07.11.

- (14) Em 14.07.2011, o Senador Reditario Cassol é designado suplente do Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB/PP/PSC/PMN/PV) na Comissão, em substituição ao Senador Ivo Cassol (Of. nº 223/2011-GLPMDB).
- (15) Em 1º.08.2011, o Senador Alvaro Dias é designado membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria (PSDB) na Comissão, em substituição ao Senador Mário Couto (Of. nº 151/11-GLPSDB).
- (16) O PR deixou de integrar o Bloco de Apoio ao Governo, conforme OF. Nº 056/2011-GLPR, lido na sessão do Senado de 3 de agosto de 2011.
- (17) Em 29.09.2011, o Senador João Alberto Souza afastou-se nos termos do art. 56, inciso I, da Constituição Federal, para assumir o cargo de Secretário-Chefe da Assessoria de Programas Especiais, da Casa Civil do Estado do Maranhão, conforme OF. Nº 208/2011-GSJALB.
- (18) Em 06.10.2011, o Senador Sérgio Souza é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Geovani Borges (OF. nº 272/2011 - GLPMDB).
- (19) Em 08.11.2011, vago em virtude de o Senador Wilson Santiago ter deixado o mandato.
- (20) Em 14.11.2011, vago em razão do término do mandato do Senador Reditario Cassol, em face da reassunção do membro titular, Senador Ivo Cassol (Of. nº 656/2011-GSICAS).
- (21) Nos termos da decisão do Presidente do Senado publicada no DSF de 17.11.2011.
- (22) Em 16.11.2011, o Senador Ivo Cassol é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (OF. GLPMDB nº 294/2011).
- (23) Em 06.12.2011, o Senador Eduardo Amorim licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 121 dias, conforme os Requerimentos nºs 1.458 e 1.459/2011, aprovados na sessão de 30.11.2011.
- (24) Vaga cedida temporariamente ao PR (OF. Nº 308/2011-GLPMDB).
- (25) Em 07.12.2011, o Senador Lauro Antonio é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Eduardo Amorim, em virtude de vaga cedida temporariamente ao PR. (Of. 20/2011-GLPR)
- (26) Em 08.12.2011, o Senador João Capiberibe é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Antonio Carlos Valadares. (Of. nº 148/2011-GLDBAG)
- (27) Vaga cedida temporariamente ao Bloco de Apoio ao Governo (OF. Nº 20/2012-GSRR).
- (28) Em 02.03.2012, lido ofício do Senador Marcelo Crivella comunicando, nos termos do inciso II do art. 39 do Regimento Interno do Senado Federal, o afastamento do exercício do mandato de Senador para assumir o cargo de Ministro de Estado da Pesca e Aquicultura (Of. nº 34/2012-GSMC).
- (29) Em 06.03.2012, o Senador Eduardo Lopes é designado membro suplente do Bloco Parlamentar de Apoio ao Governo, em substituição ao Senador Marcelo Crivella (Of. nº 30/2012 - GLDBAG).
- (30) Em 20.03.2012, o Senador Clésio Andrade comunicou ao Senado sua filiação partidária ao PMDB (Of.GSCAND nº 91/2012, lido na sessão desta data).
- (31) Em 20.03.2012, o Senador Clésio Andrade é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (Of.GLPMDB nº 36/2012).
- (32) Os Líderes do PTB e do PR comunicam a formação do Bloco União e Força, composto por seus partidos, mediante o OF. Nº 064/GLPTB/SF, lido na sessão do Senado de 3 de abril de 2012.
- (33) Em 05.04.2012, vago em virtude de o Senador Lauro Antonio não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Eduardo Amorim.
- (34) Em 10.04.2012, foi lido expediente do Senador Eduardo Amorim comunicando ter o PSC deixado de integrar o Bloco Parlamentar da Maioria; foi lido também o OF. Nº 004/2012-GLBUF/SF, da Liderança do Bloco Parlamentar União e Força e da Liderança do PSC, comunicando que o PSC passou a integrar aquele Bloco.
- (35) Em 13.4.2012, foi lido o Of. 67/2012, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria, designando os Senadores Valdir Raupp, Waldemir Moka, Lobão Filho, Vital do Rêgo, Ricardo Ferraço, Eduardo Braga e Ciro Nogueira como membros titulares e os Senadores Romero Jucá, Sérgio Souza, Roberto Requião, Francisco Dornelles, Clésio Andrade, Casildo Maldaner e Ivo Cassol como membros suplentes, para compor a CI.
- (36) Em virtude do parágrafo único do art. 78 do RISF, foi feito novo cálculo de proporcionalidade partidária, tendo em vista a criação do Partido Social Democrático, cálculo esse aprovado na reunião de Líderes de 14.02.2012.
- (37) As notas que se referiam à vaga do Bloco Parlamentar da Maioria deixam de ali ser alocadas em razão do mencionado na nota anterior.
- (38) Em 17.4.2012, em substituição ao Senador Demóstenes Torres, o Senador Jayme Campos é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, ficando a vaga de suplente a ser indicada posteriormente (Of. nº 19/2012-GLDEM).
- (39) Em 17.04.2012, foi lido o Ofício nº 0005/2012, da Liderança do Partido Social Democrático - PSD, designando a Senadora Kátia Abreu como membro titular e o Senador Sérgio Petecão como membro suplente, para compor a Comissão.
- (40) Senador Acir Gurgacz licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 123 dias, a partir de 29.06.12, conforme os Requerimentos nºs 609 e 610, de 2012, aprovados na sessão de 28.06.12.
- (41) Em 04.07.2012, o Senador Assis Gurgacz é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Acir Gurgacz (Of nº 088/2012-GLDBAG).
- (42) Senador Valdir Raupp licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 122 dias, a partir de 16.07.12, conforme os Requerimentos nºs 677 e 678, de 2012, aprovados na sessão de 11.07.12.
- (43) Em 1º.08.2012, o Senador Tomás Correia é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Valdir Raupp (OF. GLPMDB nº 181/2012).
- (44) Senador Blairo Maggi licenciou-se por 130 dias, a partir de 09.08.12, nos termos do art. 43, inciso I e II, do Regimento Interno, conforme os Requerimentos nºs 724 e 725/2012, aprovados na sessão de 07.08.12.
- (45) Senador Blairo Maggi licenciou-se nos termos do art. 43, inciso I e II, do Regimento Interno, por 130 dias, a partir de 09.08.12, conforme os Requerimentos nºs 724 e 725/2012, aprovados na sessão de 07.08.12.
- (46) Em 09.08.2012, o Senador Gim Argello é designado membro titular do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Mozarildo Cavalcanti (OF. Nº 093/2012/BLUFOR/SF).
- (47) Em 03.09.2012, o Senador Wilder Moraes é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, em substituição ao Senador Jayme Campos (OF. Nº 045/12-GLDEM).
- (48) Em 03.09.2012, o Senador Jayme Campos é designado membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, em decorrência da designação do Senador Wilder Moraes como titular (OF. Nº 045/12-GLDEM).
- (49) Em 02.10.2012, a Senadora Kátia Abreu licenciou-se nos termos do art. 43, inciso II, do Regimento Interno, por 121 dias, a partir de 02.10.2012, conforme RQS nº 869/2012, deferido na sessão de 01.10.2012.

REUNIÕES ORDINÁRIAS: QUINTAS-FEIRAS, ÀS 9H
 SECRETÁRIO(A): JOSÉ ALEXANDRE GIRÃO M. DA SILVA
 TELEFONE-SECRETARIA: 3303-607
 FAX: 3303-3286

PLENÁRIO Nº 13 - ALA ALEXANDRE COSTA
 TELEFONE - SALA DE REUNIÕES: 3303-3292
 E-MAIL: scomci@senado.gov.br



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE COMISSÕES
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

**2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
54ª LEGISLATURA**

**Em 17 de outubro de 2012
(quarta-feira)
às 14h**

PAUTA

27ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

Deliberativa	
Local	Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 13.

Correção no item 7.

PAUTA

ITEM 1

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 310, de 2009

- Não Terminativo -

Institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - REITUP, condicionado à implantação do bilhete único temporal ou rede integrada de transportes.

Autoria: Deputado Fernando de Fabinho

Relatoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatório: pela aprovação do Projeto

Observações:

- 1) a matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos em decisão terminativa;
- 2) em 13/09/2011 a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo ofereceu Parecer favorável ao Projeto;
- 3) a matéria constou na Pauta da Reunião dos dias 15/03/2012, 24/05/2012 e 12/09/2012.

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

[Relatório](#)

[Relatório](#)

[Parecer aprovado na comissão](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 2

TRAMITAÇÃO CONJUNTA

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 336, de 2011

- Não Terminativo -

Acrescenta o inciso VI ao artigo 15 da Medida Provisória nº. 2.158 - 35, de 24 de agosto de 2001, para permitir a exclusão da base de cálculo da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) e da Contribuição para o Programa de Integração Social e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) os valores repassados aos associados decorrentes da prestação de serviço de transporte de passageiros intermediado por cooperativa.

Autoria: Senadora Marta Suplicy

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Parecer aprovado na comissão](#)

[Relatório](#)

TRAMITA EM CONJUNTO

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 400, de 2011**- Não Terminativo -**

Altera o art. 9º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, para reduzir a base de cálculo do imposto de renda das pessoas físicas no caso de rendimentos da prestação de serviços de transporte de passageiros, e o art. 30 da Lei nº 11.051, de 29 de dezembro de 2004, para excluir, da base de cálculo 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) devidas por sociedade cooperativa de taxistas os ingressos decorrentes do ato cooperativo.

Autoria: Senador Gim Argello

Relatoria: Senador Walter Pinheiro

Relatório: pela aprovação do PLS 336 de 2011, nos termos do Substitutivo apresentado, prejudicando o PLS 400 de 2011

Observações:

- 1) a matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos em decisão terminativa;
- 2) a matéria constou na Pauta da Reunião do dia 12/09/2012.

Textos disponíveis:[Avulso da matéria](#)[Texto inicial](#)[Legislação citada](#)**Comissão de Assuntos Econômicos**[Relatório](#)**Comissão de Serviços de Infraestrutura**[Relatório](#)**ITEM 3**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 513, de 2011**- Não Terminativo -**

Estabelece normas gerais para a contratação de parceria público-privada para a construção e administração de estabelecimentos penais.

Autoria: Senador Vicentinho Alves

Relatoria: Senador Lobão Filho (Substituído por *Ad Hoc*)

Relatoria *Ad Hoc*: Senador Flexa Ribeiro

Relatório: pela aprovação do Projeto com uma Emenda apresentada pelo Relator

Observações:

- 1) a matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos; e de Constituição, Justiça e Cidadania, cabendo à última decisão terminativa;
- 2) a matéria constou na Pauta da Reunião dos dias 29/08/2012 e 12/09/2012.

Textos disponíveis:[Avulso da matéria](#)[Texto inicial](#)[Legislação citada](#)**Comissão de Serviços de Infraestrutura**[Relatório](#)**ITEM 4**

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 170, de 2012 - Complementar**- Não Terminativo -**

Regula a forma como, mediante deliberação dos Estados e do Distrito Federal, isenções, incentivos e benefícios fiscais relacionados ao imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação serão concedidos e revogados, conforme disposto nos artigos 150, §6º e 155, § 2º, inciso XII, alínea g, da Constituição Federal.

Autoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatoria: Senador Cyro Miranda

Relatório: Pela aprovação

Observações:

1) a matéria será apreciada, também, pela Comissão de Assuntos Econômicos.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 5**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 268, de 2012****- Não Terminativo -**

Concede isenção da Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidente sobre veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros.

Autoria: Senador Cássio Cunha Lima

Relatoria: Senador Vicentinho Alves

Relatório: Pela aprovação

Observações:

1) a matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos em decisão terminativa.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 6**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 68, de 2011****- Terminativo -**

Altera disposições da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, para incluir os Estados que integram a SUDENE e o prazo de vigência do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera- REPENEC.

Autoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatoria: Senador Armando Monteiro

Relatório: pela aprovação nos termos do substitutivo apresentado

Observações:

- 1) em 31/05/2011 a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo ofereceu Parecer favorável ao Projeto nos termos da Emenda nº 01-CDR (Substitutiva);
- 2) em 05/07/2012 o Relator apresentou nova minuta de Parecer;
- 3) a matéria constou na Pauta da Reunião dos dias 29/08/2012 e 12/09/2012.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

[Relatório](#)

[Parecer aprovado na comissão](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Relatório](#)

[Relatório](#)

[Relatório](#)

ITEM 7

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 113, de 2011

- Terminativo -

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar o embarque gratuito de bagagem que se enquadre em determinados parâmetros, no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Autoria: Senador Rodrigo Rollemberg

Relatoria: Senador Cyro Miranda

Relatório: pela aprovação do Projeto com quatro Emendas apresentadas pelo Relator

Observações:

- 1) em 11/09/2012 o Relator encaminha novo Relatório;
- 2) a matéria constou na Pauta da Reunião dos dias 24/05/2012, 31/05/2012, 28/06/2012, 05/07/2012, 29/08/2012 e 12/09/2012.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

[Quadro comparativo](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Relatório](#)

1

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009 (Projeto de Lei nº 1.927, de 2003, na origem), do Deputado Fernando de Fabinho, que *institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – REITUP, condicionado à implantação de bilhete único temporal ou de rede integrada de transportes.*

RELATOR: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 310, de 2009 (Projeto de Lei nº 1.927, de 2003, na origem), de iniciativa do Deputado Fernando de Fabinho, visa instituir o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (REITUP), pelo qual é proposta uma redução de tributos incidentes sobre a prestação desses serviços e ainda na aquisição de insumos neles empregados, objetivando provocar o efeito de redução das tarifas cobradas aos usuários.

Os beneficiários diretos da desoneração fiscal proposta serão as pessoas jurídicas prestadoras dos serviços de transporte público de passageiros por meio de ônibus, micro-ônibus, metrô, trem metropolitano e trólebus, desde que cumpram os requisitos que ficarão estabelecidos como contrapartidas à fruição dos benefícios.

Os benefícios fiscais propostos são os seguintes:

- Redução à zero das alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP, e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS), incidentes sobre o faturamento dos serviços;

- Redução à zero da alíquota da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) incidente sobre a aquisição de óleo diesel a ser utilizado na prestação dos serviços de transporte coletivo público urbano e metropolitano;
- Redução à zero, nos termos do regulamento, das alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, incidentes na aquisição, com origem em produtor nacional ou importador, de óleo diesel, gás veicular, combustíveis renováveis e não poluentes, chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar, desde que utilizados diretamente na prestação dos serviços. Também propõe a mesma condição tributária para a energia elétrica utilizada na alimentação, tração e funcionamento de metrô, trens metropolitanos e trólebus, na operação dos centros de controle e das estações, e na iluminação de terminais e abrigos de passageiros;
- Regime especial de cálculo e cobrança da parcela devida pela empresa relativamente à Contribuição destinada à Seguridade Social e ao financiamento da aposentadoria especial, consistente na aplicação das alíquotas, respectivamente, de 3,5% e 0,5% sobre o montante total da receita bruta da empresa.

A adesão ao REITUP dependerá do preenchimento de requisitos constantes na lei proposta e de outros que vierem a ser estabelecidos em regulamento. No caso dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, é indicado o cumprimento do seguinte conjunto de requisitos:

- Assinatura de convênio com o Ministério das Cidades, em que estará prevista a redução ou a isenção de tributos, como ISS, taxas e ICMS, combinada com a implantação de regime de bilhete único ou de sistema de transporte estruturado e integrado física e tarifariamente;
- Delegação do serviço em conformidade com a legislação de concessões;
- Instalação de conselho de transporte, com participação da sociedade civil;
- Elaboração de laudo demonstrando o impacto dos incentivos concedidos e determinando os valores máximos das tarifas para

as empresas que aderirem ao REITUP.

Para as empresas beneficiárias, no restrito exercício da prestação dos serviços públicos de transporte coletivo, são exigidos os seguintes requisitos:

- A existência de contrato de concessão ou permissão com ente público que atenda aos requisitos anteriores;
- A adesão, mediante termo de compromisso com força de título executivo extrajudicial, aos termos do convênio entre o ente outorgante e a União, com compromisso de prática das tarifas calculadas segundo o laudo e de repasse dos dados econômicos e contábeis da empresa aos órgãos responsáveis pelo REITUP;
- A aprovação da Secretaria da Receita Federal do Brasil, que ainda poderá estabelecer regras especiais de fiscalização e controle sobre as operações beneficiadas, de tal forma que poderá excluir do regime especial de tributação proposto, a pessoa jurídica que desatender às exigências previamente estabelecidas e acordadas.

A proposição, em razão da exigência aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios, de implantar um sistema de transporte estruturado e integrado em que é praticado o regime de bilhete único, para então usufruir dos benefícios do REITUP, procura definir essas utilidades, de forma que:

- Bilhete único é *“aquele que, além de atender às demais condições fixadas pelo Regulamento, faculta ao usuário a utilização do conjunto do sistema de transporte público coletivo de passageiros, em todos os modais, tipos de serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, por um período de tempo determinado pela autoridade competente, mediante pagamento de uma única tarifa”*.
- Sistema de transporte estruturado e integrado é *“aquele que, além de atender às demais condições fixadas pelo regulamento, faculta ao usuário a utilização de sistema integrado que propicie diversas alternativas de deslocamento, em todos os modais de transporte, tipos de*

serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, com o pagamento de uma única tarifa”.

São ainda determinações previstas na proposição:

- A incumbência ao Poder Executivo federal em fixar anualmente o montante total de renúncia fiscal da União, sendo que não haverá limite enquanto esse montante não for fixado.
- Desconto mínimo de 75% sobre as tarifas de energia elétrica consumida nos sistemas de metrô, trens metropolitanos e trólebus.
- A incumbência ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para que realize anualmente censo do número de passageiros que utilizam transporte público urbano nos municípios com mais de cinquenta mil habitantes.

A proposição tem origem no Projeto de Lei (PL) nº 1.927, de 2003, do Deputado Fernando de Fabinho, que foi apreciado terminativamente na Câmara dos Deputados por Comissão Especial.

No Senado, o projeto foi distribuído às Comissões de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR), de Serviços de Infraestrutura (CI), e de Assuntos Econômicos (CAE), cabendo à última a decisão terminativa. O parecer da CDR foi favorável à proposição.

II – ANÁLISE

O exame da matéria inscreve-se entre as competências atribuídas à CI pelo art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal.

A análise da matéria considera que em sua tramitação, desde sua fase inicial ainda na Câmara dos Deputados, dois aspectos são mais relevantes e consideráveis a conclusão deste parecer:

I.A partir da apresentação do Projeto de Lei nº 1.927, em 2003, na Câmara dos Deputados foi instituída uma Comissão Especial com o objetivo de aprimorar o

conteúdo originalmente proposto, em razão de pesquisas constatarem que 37 milhões de brasileiros não utilizavam o transporte público, uma vez que não dispunham de recursos para pagar a tarifa. O seu texto final foi aprovado por unanimidade e com apoio de todos os partidos, visando desonerar o custo dos serviços de transporte público coletivo de passageiros, e assim reduzir os preços das tarifas cobrada dos usuários.

II. Em sua tramitação no Senado Federal, o PLC nº 310, de 2009 foi analisado no âmbito da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, que votou favoravelmente ao parecer pela aprovação, sem emenda de qualquer natureza, elaborado pelo eminente Senador Eduardo Amorim.

É também importante ressaltar que a proposição vem de encontro ao pensamento muito contemporâneo e lúcido, que recomenda não onerar com tributos, investimentos significantes de desenvolvimento ao município, ao estado e ao país.

É inegável que o REITUP vem ao encontro dessa linha de pensamento, porque estará permitindo o barateamento das operações para o transporte coletivo urbano e metropolitano de passageiros, que, em contrapartida dos benefícios concedidos aos operadores, traz a condição de propiciar ao usuário um valor tarifário mais suportável e em alguns casos, de acessibilidade ao transporte.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009, nos termos do Relatório da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado Federal.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 310, DE 2009

(nº 1.927/2003, na Casa de origem, do Deputado Fernando de Fabinho)

Institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - REITUP, condicionado à implantação do bilhete único temporal ou de rede integrada de transportes.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei institui Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - REITUP, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de promover a redução das tarifas cobradas aos usuários pela prestação dos serviços.

§ 1º Os benefícios fiscais do Reitup destinam-se às pessoas jurídicas prestadoras de serviços de transporte público coletivo de passageiros, urbano e metropolitano, por meio de ônibus, micro-ônibus, metrô, trem metropolitano e trólebus, que atendam às condições estabelecidas para a adesão ao Regime quanto aos serviços prestados nos limites da jurisdição dos entes federativos concedentes ou permitentes que firmem convênios com a União, segundo o disposto nesta Lei.

§ 2º Além dos princípios constitucionais gerais da administração pública, o regime especial de que trata esta Lei baseia-se também nos seguintes princípios e diretrizes:

I - o Regime Especial de que trata esta Lei destina-se a promover a redução dos preços das tarifas cobradas pela prestação dos serviços de transporte coletivo público urbano e metropolitano, em benefício dos seus usuários;

II - os serviços de transporte coletivo urbano e metropolitano de passageiros incumbem ao poder público, que pode prestá-los, direta ou indiretamente, em regime de concessão ou permissão, de acordo com os dispositivos legais que disciplinam as licitações e os contratos públicos, por meio de empresas públicas ou privadas;

III - os dados econômicos, societários, jurídicos, contábeis e fiscais das empresas concessionárias e permissionárias, relevantes para a determinação dos preços das tarifas cobradas dos usuários, são informações de interesse público.

Art. 2º A adesão ao Regime Especial de que trata esta Lei depende do preenchimento dos requisitos fixados em regulamento, além dos seguintes:

I - no caso dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

a) a assinatura de convênio específico com a União, sob a coordenação do Ministério das Cidades, prevendo, como contrapartida mínima:

1. a redução, isenção ou não incidência dos tributos de sua competência, tais como o Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS incidente sobre os serviços de transporte coletivo urbano, taxas de fiscalização e serviço ou o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços - ICMS sobre óleo diesel, chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar, quando empregados no transporte público coletivo urbano e metropolitano, em percentuais a serem definidos no próprio convênio de acordo com as regras fixadas pelo regulamento; e

2. a implantação de regime de bilhete único ou de sistema de transporte estruturado e integrado física e tarifariamente, nos termos definidos por esta Lei;

b) delegação do serviço público de transporte coletivo de passageiros em conformidade com a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

c) a instalação, nas áreas das respectivas jurisdições administrativas, de Conselho de Transporte, com a participação da sociedade civil;

d) a elaboração pelo órgão incumbido da administração e fiscalização dos transportes públicos de passageiros no Município, na região metropolitana ou na região integrada de desenvolvimento econômico, em conformidade com as especificações do regulamento, de laudo demonstrando o impacto econômico financeiro dos incentivos concedidos pelo Regime Especial e determinando os valores das tarifas do transporte coletivo urbano e metropolitano para as empresas que a ele aderirem;

II - no caso das pessoas jurídicas prestadoras de serviços de transporte coletivo urbano e metropolitano:

a) a existência de contrato administrativo de concessão ou permissão para a prestação de serviços de transporte público coletivo urbano e metropolitano de passageiros, firmado, nos termos da legislação específica, com o ente responsável pela concessão ou permissão, em Município, região metropolitana ou região de desenvolvimento econômico que atenda às condições do inciso I deste artigo;

b) a adesão ao convênio de que trata a alínea a do inciso I deste artigo, mediante termo de compromisso elaborado conforme o regulamento, com força de título executivo extrajudicial, contemplando, no mínimo, as seguintes cláusulas:

1. adesão ao laudo de que trata a alínea d do inciso I deste artigo, no que diz respeito aos valores das tarifas de transporte coletivo urbano e metropolitano de passageiros;

2. compromisso de praticar as tarifas especificadas no laudo de que trata a alínea d do inciso I deste artigo;

3. compromisso de dar conhecimento dos dados econômicos e contábeis da empresa concessionária ou permissionária aos órgãos públicos responsáveis pelo Reitup;

c) a aprovação pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.

§ 1º Para as finalidades de que trata esta Lei, considera-se:

I - regime de bilhete único aquele que, além de atender às demais condições fixadas pelo Regulamento, faculta ao usuário a utilização do conjunto do sistema de transporte público coletivo de passageiros, em todos os modais, tipos de serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, por um período de tempo determinado pela autoridade competente, mediante pagamento de uma única tarifa;

II - sistema de transporte estruturado e integrado aquele que, além de atender às demais condições fixadas pelo regulamento, faculte ao usuário a utilização de sistema integrado que propicie diversas alternativas de deslocamento, em todos os modais de transporte, tipos de serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, com o pagamento de uma única tarifa.

§ 2º Fica autorizada a adesão ao Regime de que trata esta Lei de Município que atenda aos requisitos estabelecidos no caput deste artigo e cujo território esteja compreendido em região metropolitana ou região integrada de desenvolvimento, ainda que o ente federativo responsável pela gestão do transporte na região não atenda àqueles requisitos.

§ 3º Não poderá aderir ao Reitup a pessoa jurídica:

I - prestadora de serviço de transporte interestadual de passageiros, salvo a que atue em linhas de transporte urbano ou de característica urbana em que haja transposição de limites de Estado, do Distrito Federal ou de Território;

II - em débito com o Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, ou com as fazendas públicas federal, estadual ou municipal, cuja exigibilidade não esteja suspensa.

§ 4º No caso de serviços de transporte coletivo urbano de passageiros de competência da União, o cumprimento do requisito de que trata a alínea b do inciso II do caput deste artigo se perfaz com a assinatura do termo de compromisso nela especificado pela empresa prestadora dos serviços.

Art. 3º Os benefícios do Regime Especial de que trata esta Lei consistem no seguinte:

I - redução a zero das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidentes sobre o faturamento dos serviços de transporte público coletivo urbano e metropolitano de passageiros;

II - redução a zero da alíquota da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico sobre a comercialização ou importação de combustíveis - CIDE/Combustíveis, de que trata o inciso II do art. 5º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, na aquisição, de produtor ou importador, de óleo diesel a ser utilizado nos serviços de transporte coletivo público urbano e metropolitano de passageiros, nos termos do regulamento;

III - redução a zero, nos termos do regulamento, das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins, na aquisição:

a) do produtor ou importador, de óleo diesel, gás veicular e outros combustíveis, desde que renováveis e não poluentes, bem como de chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar, utilizados diretamente na prestação de serviço de transporte público coletivo urbano e metropolitano de passageiros;

b) de energia elétrica utilizada na alimentação, tração e funcionamento de metrô, trens metropolitanos e trólebus, inclusive centros de controle e estações, e na iluminação de terminais e abrigos de passageiros;

IV - regime especial de cálculo e cobrança da Contribuição a cargo da empresa, destinada à Seguridade Social e ao financiamento do benefício previsto nos arts. 57 e 58 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, de que tratam os incisos I e II do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, consistente na aplicação das alíquotas, respectivamente, de 3,5% (três inteiros e cinco décimos por cento) e 0,5% (cinco décimos por cento) sobre o montante total da receita bruta da empresa.

Parágrafo único. A Receita Federal do Brasil poderá estabelecer regras especiais de fiscalização e controle sobre as operações beneficiadas na forma deste artigo, sujeitando-se à exclusão do regime especial de tributação a pessoa jurídica que desatendê-las.

Art. 4º O montante total da renúncia fiscal da União decorrente do Regime Especial de que trata esta Lei não poderá ultrapassar o limite global fixado anualmente pelo Poder Executivo.

§ 1º Enquanto não fixado o limite global a que se refere o caput, não haverá limite para a renúncia fiscal de que trata esta Lei.

§ 2º A não fixação do limite global anual de que trata o caput importa na aplicação do limite do ano anterior, corrigido pela variação do Produto Interno Bruto - PIB medida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE.

§ 3º O Poder Executivo fará publicar, anualmente, até 28 de fevereiro, o montante da renúncia fiscal devida ao Regime Especial de que trata esta Lei, no ano-calendário anterior, discriminado por convênio firmado.

Art. 5º Sem prejuízo da atuação do Ministério Público, a fiscalização do cumprimento dos dispositivos de que trata esta Lei incumbe:

I - à Secretaria da Receita Federal do Brasil e às Secretarias de Fazenda, no que tange às respectivas obrigações tributárias, principais e acessórias;

II - aos órgãos de administração e fiscalização dos transportes nos respectivos entes federativos, em relação às demais condições.

Art. 6º A pessoa jurídica que descumprir condição prevista no convênio ou contrato fica excluída do Regime Especial e obrigada a recolher os tributos correspondentes, na condição de contribuinte ou responsável.

§ 1º A transferência de propriedade ou a cessão de uso, a qualquer título, dos bens adquiridos ou importados com benefícios instituídos pelo Regime Especial de que trata esta Lei, antes de 2 (dois) anos contados da data de sua aquisição, à pessoa que não integre o mesmo Regime será precedida de recolhimento pelo alienante ou cedente, na condição de contribuinte ou responsável, dos tributos correspondentes.

§ 2º Caso se apure que a pessoa jurídica beneficiária não satisfazia ou deixou de satisfazer, pelo período de 6 (seis) meses, qualquer das condições e requisitos para a inclusão no Regime Especial, fica ela obrigada a recolher os tributos correspondentes, na condição de contribuinte ou responsável.

§ 3º Nas hipóteses previstas no caput e nos §§ 1º e 2º deste artigo, fica a pessoa jurídica obrigada a recolher também os juros e a multa de mora, na forma da lei, contados a partir da data do fato gerador, na condição de contribuinte ou de responsável.

§ 4º Não sendo efetuado o recolhimento na forma do § 3º deste artigo, cabe lançamento de ofício, com aplicação de juros e da multa de que trata o caput do art. 44 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996.

Art. 7º Às tarifas de energia elétrica consumida na tração de veículos de transporte público coletivo urbano de passageiros, nos sistemas de metrô, trens metropolitanos e trólebus, será aplicado desconto mínimo de 75% (setenta e cinco por cento), nos termos do regulamento.

§ 1º A eventual redução da receita anual de empresa concessionária ou permissionária prestadora de serviço público de distribuição de energia elétrica, decorrente da aplicação da tarifa instituída no caput, será compensada, no reajuste tarifário anual seguinte, pelo aumento proporcional das receitas anuais auferidas pelo fornecimento de energia elétrica às demais classes e subclasses de consumidores.

§ 2º As diferenças de receita das concessionárias ou permissionárias prestadoras de serviço público de distribuição de energia elétrica, decorrentes da aplicação do disposto no caput antes do primeiro reajuste anual, serão contabilizadas e ressarcidas de acordo com o estabelecido para a aplicação da Conta de Compensação de Variação de Valores de Itens da Parcela A - CVA.

Art. 8º O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE efetuará, anualmente, levantamento censitário para identificar o número de passageiros que utilizam transporte público urbano, nos Municípios acima de 50.000 (cinquenta mil) habitantes.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 1.927, DE 2003

Acrescenta dispositivo à Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, para isentar as empresas de transporte coletivo urbano municipal e transporte coletivo urbano alternativo da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - CIDE,

O Congresso Nacional decreta:

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

"Art. 10-A. São isentos da Cide os produtos, referidos no art. 3º, utilizados em serviços públicos de transporte coletivo urbano municipal e Transporte Coletivo urbano Alternativo, devidamente legalizado, conforme definido pelo órgão competente.

Parágrafo único. A isenção de que trata o caput deste artigo será realizada mediante compensação de créditos tributários na forma e nos limites fixados pelo Poder Executivo."

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, estabelece critérios e diretrizes para aplicação dos recursos arrecadados por meio da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – Cide. O art. 6º da referida Lei fixa como um dos objetivos essenciais do programa de infra-estrutura de transportes '*o atendimento mais econômico da demanda de transporte de pessoas e bens*'.

Entretanto, o que temos visto em nosso País é uma contínua elevação das tarifas de transportes coletivos urbanos, decorrente principalmente do aumento de preço dos combustíveis, oprimindo cada vez mais a renda dos brasileiros, que precisam desse meio de transporte para suas atividades diárias.

Por este motivo, o presente Projeto de Lei pretende alterar a Lei nº 10.336, de 2001, para que fiquem isentos da Cide os combustíveis utilizados em serviços públicos de transporte coletivo urbano municipal.

Desta forma, isentando os combustíveis utilizados nos serviços públicos de transporte coletivo urbano municipal, minimizaremos o impacto que eles ocasionam na definição do valor das passagens. Além disso, passagens mais baratas poderão incentivar a população a adotar mais os transportes coletivos como meios de locomoção, o que também estimulará outros objetivos essenciais ditados pelo art. 6º da Lei nº 10.636/02, tais como uma política para '*a redução do consumo de combustíveis automotivos*' e a busca pela '*melhoria da qualidade de vida da população*', dado que isso poderá ocasionar uma menor circulação de veículos automotores.

Sala das Sessões, em 9 de setembro de 2003.

Deputado FERNANDO DE FABINHO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 8.212, DE 24 DE JULHO DE 1991.

Dispõe sobre a organização da Seguridade Social, institui Plano de Custeio, e dá outras providências.

.....

CAPÍTULO IV

DA CONTRIBUIÇÃO DA EMPRESA

.....

Art. 22. A contribuição a cargo da empresa, destinada à Seguridade Social, além do disposto no art. 23, é de:

~~I - vinte por cento sobre o total das remunerações pagas, devidas ou creditadas a qualquer título, durante o mês, aos segurados empregados que lhe prestem serviços, destinados a retribuir o trabalho, qualquer que seja a sua forma, inclusive as gorjetas, os ganhos habituais sob a forma de utilidades e os adiantamentos decorrentes de reajuste salarial, quer pelos serviços efetivamente prestados, quer pelo tempo à disposição do empregador ou tomador de serviços, nos termos da lei ou do contrato ou, ainda, de convenção ou acordo coletivo de trabalho ou sentença normativa. (Redação dada pela Lei nº 9.628, de 10.12.97).²~~

I - vinte por cento sobre o total das remunerações pagas, devidas ou creditadas a qualquer título, durante o mês, aos segurados empregados e trabalhadores avulsos que lhe prestem serviços, destinadas a retribuir o trabalho, qualquer que seja a sua forma, inclusive as gorjetas, os ganhos habituais sob a forma de utilidades e os adiantamentos decorrentes de reajuste salarial, quer pelos serviços efetivamente prestados, quer pelo tempo à disposição do empregador ou tomador de serviços, nos termos da lei ou do contrato ou, ainda, de convenção ou acordo coletivo de trabalho ou sentença normativa. (Redação dada pela Lei nº 9.876, de 1999).

~~II - para o financiamento dos benefícios concedidos em razão do grau de incidência de incapacidade laborativa decorrente dos riscos ambientais do trabalho, conforme dispuser o regulamento, nos seguintes percentuais sobre o total das remunerações pagas ou creditadas, no decorrer do mês, aos segurados empregados e trabalhadores avulsos: (Redação dada pela Lei nº 9.628, de 10.12.97).~~

II - para o financiamento do benefício previsto nos arts. 57 e 58 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, e daqueles concedidos em razão do grau de incidência de incapacidade laborativa decorrente dos riscos ambientais do trabalho, sobre o total das remunerações pagas ou creditadas, no decorrer do mês, aos segurados empregados e trabalhadores avulsos: (Redação dada pela Lei nº 9.732, de 1998).

a) 1% (um por cento) para as empresas em cuja atividade preponderante o risco de acidentes do trabalho seja considerado leve;

b) 2% (dois por cento) para as empresas em cuja atividade preponderante esse risco seja considerado médio;

c) 3% (três por cento) para as empresas em cuja atividade preponderante esse risco seja considerado grave.

LEI Nº 8.213, DE 24 DE JULHO DE 1991.

Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências.

Subseção IV Da Aposentadoria Especial

~~Art. 57. A aposentadoria especial será devida, uma vez cumprida a carência exigida nesta lei, ao segurado que tiver trabalhado durante 15 (quinze), 20 (vinte) ou 25 (vinte e cinco) anos, conforme a atividade profissional, sujeito a condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física.~~

~~§ 1º A aposentadoria especial, observado o disposto na Seção III deste capítulo, especialmente no art. 33, consistirá numa renda mensal de 85% (oitenta e cinco por cento) do salário de benefício, mais 1% (um por cento) desta, por grupo de 12 (doze) contribuições, não podendo ultrapassar 100% (cem por cento) do salário de benefício.~~

Art. 57. A aposentadoria especial será devida, uma vez cumprida a carência exigida nesta Lei, ao segurado que tiver trabalhado sujeito a condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física, durante 15 (quinze), 20 (vinte) ou 25 (vinte e cinco) anos, conforme dispuser a lei. (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 1995)

§ 1º A aposentadoria especial, observado o disposto no art. 33 desta Lei, consistirá numa renda mensal equivalente a 100% (cem por cento) do salário-de-benefício. (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 1995)

§ 2º A data de início do benefício será fixada da mesma forma que a da aposentadoria por idade, conforme o disposto no art. 49.

~~§ 3º O tempo de serviço exercido alternadamente em atividade comum e em atividade profissional sob condições especiais que sejam ou venham a ser consideradas prejudiciais à saúde ou à integridade física será somado, após a respectiva conversão, segundo critérios de equivalência estabelecidos pelo Ministério do Trabalho e da Previdência Social, para efeito de qualquer benefício.~~

~~§ 4º O período em que o trabalhador integrante de categoria profissional enquadrada neste artigo permanecer licenciado do emprego, para exercer cargo de administração ou de representação sindical, será contado para aposentadoria especial.~~

§ 3º A concessão da aposentadoria especial dependerá de comprovação pelo segurado, perante o Instituto Nacional do Seguro Social-INSS, do tempo de trabalho permanente, não ocasional nem intermitente, em condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física, durante o período mínimo fixado. (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 1995)

§ 4º O segurado deverá comprovar, além do tempo de trabalho, exposição aos agentes nocivos químicos, físicos, biológicos ou associação de agentes prejudiciais à saúde ou à integridade física, pelo período equivalente ao exigido para a concessão do benefício. (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 1995)

§ 5º O tempo de trabalho exercido sob condições especiais que sejam ou venham a ser consideradas prejudiciais à saúde ou à integridade física será somado, após a respectiva conversão ao tempo de trabalho exercido em atividade comum, segundo critérios estabelecidos pelo Ministério da Previdência e Assistência Social, para efeito de concessão de qualquer benefício. (Incluído pela Lei nº 9.032, de 1995)

~~§ 6º É vedado ao segurado aposentado, nos termos deste artigo, continuar no exercício de atividade ou operações que o sujeitem aos agentes nocivos constantes da relação referida no art. 58 desta lei. (Incluído pela Lei nº 9.032, de 1995)~~

§ 6º O benefício previsto neste artigo será financiado com os recursos provenientes da contribuição de que trata o inciso II do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, cujas alíquotas serão acrescidas de doze, nove ou seis pontos percentuais, conforme a atividade exercida pelo segurado a serviço da empresa permita a concessão de aposentadoria especial após quinze, vinte ou vinte e cinco anos de contribuição, respectivamente. (Redação dada pela Lei nº 9.732, de 11.12.98)

§ 7º O acréscimo de que trata o parágrafo anterior incide exclusivamente sobre a remuneração do segurado sujeito às condições especiais referidas no caput. (Incluído pela Lei nº 9.732, de 11.12.98)

§ 8º Aplica-se o disposto no art. 46 ao segurado aposentado nos termos deste artigo que continuar no exercício de atividade ou operação que o sujeite aos agentes nocivos constantes da relação referida no art. 58 desta Lei. (Incluído pela Lei nº 9.732, de 11.12.98)

~~Art. 58. A relação de atividades profissionais prejudiciais à saúde ou à integridade física será objeto de lei específica.~~

Art. 58. A relação dos agentes nocivos químicos, físicos e biológicos ou associação de agentes prejudiciais à saúde ou à integridade física considerados para fins de concessão da aposentadoria especial de que trata o artigo anterior será definida pelo Poder Executivo. (Redação dada pela Lei nº 9.528, de 1997)

~~§ 1º A comprovação da efetiva exposição do segurado aos agentes nocivos será feita mediante formulário, na forma estabelecida pelo Instituto Nacional do Seguro Social — INSS, emitido pela empresa ou seu preposto, com base em laudo técnico de condições ambientais do trabalho expedido por médico do trabalho ou engenheiro de segurança do trabalho. (Incluído pela Lei nº 9.528, de 1997)~~

~~§ 2º Do laudo técnico referido no parágrafo anterior deverão constar informação sobre a existência de tecnologia de proteção coletiva que diminua a intensidade do agente agressivo a limites de tolerância e recomendação sobre a sua adoção pelo estabelecimento respectivo. (Incluído pela Lei nº 9.528, de 1997)~~

§ 1º A comprovação da efetiva exposição do segurado aos agentes nocivos será feita mediante formulário, na forma estabelecida pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, emitido pela empresa ou seu preposto, com base em laudo técnico de condições ambientais do trabalho expedido por médico do trabalho ou engenheiro de segurança do trabalho nos termos da legislação trabalhista. (Redação dada pela Lei nº 9.732, de 11.12.98)

§ 2º Do laudo técnico referido no parágrafo anterior deverão constar informação sobre a existência de tecnologia de proteção coletiva ou individual que diminua a intensidade do agente agressivo a limites de tolerância e recomendação sobre a sua adoção pelo estabelecimento respectivo. (Redação dada pela Lei nº 9.732, de 11.12.98)

§ 3º A empresa que não mantiver laudo técnico atualizado com referência aos agentes nocivos existentes no ambiente de trabalho de seus trabalhadores ou que emitir documento de comprovação de efetiva exposição em desacordo com o respectivo laudo estará sujeita à penalidade prevista no art. 133 desta Lei. (Incluído pela Lei nº 9.528, de 1997)

§ 4º A empresa deverá elaborar e manter atualizado perfil profissiográfico abrangendo as atividades desenvolvidas pelo trabalhador e fornecer a este, quando da rescisão do contrato de trabalho, cópia autêntica desse documento. (Incluído pela Lei nº 9.528, de 1997)

LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995.

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

LEI Nº 9.430, DE 27 DE DEZEMBRO DE 1996.

Dispõe sobre a legislação tributária federal, as contribuições para a seguridade social, o processo administrativo de consulta e dá outras providências.

Seção V **Normas sobre o Lançamento de Tributos e Contribuições**

Multas de Lançamento de Ofício

Art. 44. Nos casos de lançamento de ofício, serão aplicadas as seguintes multas:
(Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

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.

.....

Art. 5º A Cide terá, na importação e na comercialização no mercado interno, as seguintes alíquotas específicas: (Redação dada pela Lei nº 10.636, de 2002)

.....

II – diesel, R\$ 390,00 por m³; (Redação dada pela Lei nº 10.636, de 2002)

.....

(Às Comissões de Desenvolvimento Regional e Turismo; de Serviços de Infraestrutura e de Assuntos Econômicos, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no DSEF, de 02/12/2009.

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO, sobre o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 310, de 2009 (Projeto de Lei nº 1.927, de 2003, na origem), do Deputado Fernando de Fabinho, que *institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - REITUP, condicionado à implantação do bilhete único temporal ou rede integrada de transportes.*

RELATOR: Senador **EDUARDO AMORIM**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 310, de 2009, do Deputado Fernando de Fabinho, visa a instituir Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (REITUP), por meio do qual se pretende reduzir os tributos incidentes sobre esse serviço e seus insumos, objetivando a correspondente redução das tarifas cobradas dos usuários.

A desoneração fiscal destina-se a pessoas jurídicas prestadoras dos serviços de transporte de passageiros por meio de ônibus, micro-ônibus, metrô, trem metropolitano e trólebus, atendidas determinadas condições.

Os benefícios fiscais propostos são os seguintes:

- redução a zero das alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP, e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS), incidentes sobre o faturamento dos serviços;
- redução a zero da alíquota da Contribuição de

Intervenção no Domínio Econômico (CIDE/Combustíveis) na aquisição de óleo diesel a ser utilizado na prestação dos serviços;

- redução a zero, nos termos do regulamento, das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins, na aquisição de óleo diesel, gás veicular e combustíveis renováveis e não poluentes, bem como de chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar, utilizados diretamente na prestação de serviço e de energia elétrica utilizada na alimentação, tração e funcionamento de metrô, trens metropolitanos e trólebus, inclusive centros de controle e estações, e na iluminação de terminais e abrigos de passageiros;
- regime especial de cálculo e cobrança da parcela devida pela empresa da Contribuição destinada à Seguridade Social e ao financiamento da aposentadoria especial, consistente na aplicação das alíquotas, respectivamente, de 3,5% e 0,5% sobre o montante total da receita bruta da empresa.

A adesão ao Reitup dependerá do preenchimento de requisitos constantes da lei proposta e de outros que vierem a ser estabelecidos em regulamento. No caso de estados, Distrito Federal e municípios, os requisitos seriam os seguintes:

- assinatura de convênio com o Ministério das Cidades, no qual estarão previstas as seguintes contrapartidas locais: i) redução ou isenção de tributos, como ISS, taxas e ICMS; e ii) implantação de regime de bilhete único ou de sistema de transporte estruturado e integrado física e tarifariamente;
- delegação do serviço em conformidade com a legislação de concessões;
- instalação de conselho de transporte, com participação da sociedade civil;
- elaboração de laudo demonstrando o impacto dos incentivos concedidos e determinando os valores

máximos das tarifas para as empresas que a ele aderirem.

Para as empresas prestadoras, os requisitos propostos são os seguintes:

- existência de contrato de concessão ou permissão com ente público que atenda aos requisitos anteriores;
- adesão, mediante termo de compromisso com força de título executivo extrajudicial, aos termos do convênio entre o ente outorgante e a União, com compromissos de prática das tarifas calculadas segundo o laudo e repasse de seus dados econômicos e contábeis aos órgãos responsáveis pelo Reitup; e
- aprovação da Receita Federal.

O regime de bilhete único é definido como “aquele que, além de atender às demais condições fixadas pelo Regulamento, faculta ao usuário a utilização do conjunto do sistema de transporte público coletivo de passageiros, em todos os modais, tipos de serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, por um período de tempo determinado pela autoridade competente, mediante pagamento de uma única tarifa”.

A seu turno, o sistema de transporte estruturado e integrado é caracterizado como “aquele que, além de atender às demais condições fixadas pelo regulamento, faculta ao usuário a utilização de sistema integrado que propicie diversas alternativas de deslocamento, em todos os modais de transporte, tipos de serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, com o pagamento de uma única tarifa”.

Caberá ao Poder Executivo federal fixar anualmente o montante total de renúncia fiscal da União, sendo que não haverá limite enquanto esse montante não for fixado.

Além dos benefícios tributários, o projeto também propõe um desconto mínimo de 75% sobre as tarifas de energia elétrica consumida nos sistemas de metrô, trens metropolitanos e trólebus, a ser compensado por aumento das tarifas dos demais consumidores.

O projeto determina, ainda, que o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) realize anualmente censo do número de passageiros que utilizam transporte público urbano nos municípios com mais de cinquenta mil habitantes.

A proposição tem origem no Projeto de Lei (PL) nº 1.927, de 2003, do Deputado Fernando de Fabinho, que foi apreciado terminativamente na Câmara dos Deputados por Comissão Especial.

No Senado, o projeto foi distribuído às Comissões de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR); de Serviços de Infraestrutura (CI); e de Assuntos Econômicos (CAE), cabendo à última a decisão terminativa.

II – ANÁLISE

O exame da matéria inscreve-se entre as competências atribuídas à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo pelo art. 104-A do Regimento Interno do Senado Federal.

O PLC nº 310, de 2009, visa a alcançar um fim nobre, qual seja a redução das tarifas de transporte urbano de passageiros. Essa medida é necessária, tendo em vista que a Constituição considera o transporte coletivo de passageiros um serviço público de caráter essencial (art. 30, V).

O alto valor das passagens prejudica principalmente a população de baixa renda, que depende do sistema público de transportes para realizar seus deslocamentos quotidianos entre residência e trabalho. Estudos recentes indicam, inclusive, que grande parte da população das grandes cidades desloca-se a pé, por não dispor de meios para pagar pelo transporte coletivo.

Constata-se, por outro lado, que uma parcela substancial das receitas das empresas prestadoras, que poderia ser canalizada para investimentos em melhoria e ampliação dos serviços, destina-se ao pagamento de tributos.

Assim, ao estabelecer a redução da carga tributária que onera esse setor, vinculando-a à redução tarifária e à racionalização operacional dos sistemas, a proposição sob exame enseja benefício social de ampla repercussão.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009.

Sala da Comissão, 13 de setembro de 2011

Senador Benedito de Lira, Presidente

Senador Eduardo Amorim, Relator

2

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 336, de 2011, da Senadora Marta Suplicy, *que acrescenta o inciso VI ao artigo 15 da Medida Provisória nº 2.158 - 35, de 24 de agosto de 2001, para permitir a exclusão da base de cálculo da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) e da Contribuição para o Programa de Integração Social e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) os valores repassados aos associados decorrentes da prestação de serviço de transporte de passageiros intermediado por cooperativa; e sobre o Projeto de Lei do Senado nº 400, de 2011, apensado.*

RELATOR: Senador **WALTER PINHEIRO**

I – RELATÓRIO

Chegam à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) os Projetos de Lei do Senado (PLS) nº 336, de 2011, de autoria da Senadora Marta Suplicy, que “acrescenta o inciso VI ao artigo 15 da Medida Provisória nº 2.158 - 35, de 24 de agosto de 2001 para permitir a exclusão da base de cálculo da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) e da Contribuição para o Programa de Integração Social e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) os valores repassados aos associados decorrentes da prestação de serviço de transporte de passageiros intermediado por cooperativa”, e nº 400, de 2011, do Senador Gim Argello, que “altera o art. 9º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, para reduzir a base de cálculo do imposto de renda das pessoas físicas no caso de rendimentos da prestação de serviços de transporte

de passageiros, e o art. 30 da Lei nº 11.051, de 29 de dezembro de 2004, para excluir, da base de cálculo 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) devidas por sociedade cooperativa de taxistas os ingressos decorrentes do ato cooperativo”.

O PLS nº 336, de 2011, contém três artigos: o primeiro acrescenta o inciso VI ao art. 15 da Medida Provisória (MPV) nº 2.158-35, de 2001, para permitir às sociedades cooperativas excluir da base cálculo da Cofins e do PIS/Pasep “os valores repassados aos associados, decorrentes de serviços de transporte de passageiros, inclusive o de transporte escolar, por eles prestados com intermediação da cooperativa”; o segundo cuida de adequar o conteúdo da proposta aos ditames da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000), para isso determinando ao Poder Executivo estimar o montante da renúncia de receita advinda das isenções que estipula; e, por fim, o terceiro artigo determina que a lei proposta entrará em vigor na data de sua publicação e surtirá efeitos a partir de 1º de janeiro do ano subsequente.

Na justificação do projeto, a Senadora Marta Suplicy afirma que o estímulo ao cooperativismo na atividade de transporte urbano trará efeitos positivos em termos da qualidade e do preço do serviço de transporte prestado aos cidadãos, uma vez que, na situação proposta, as cooperativas poderiam competir em condições de igualdade com as grandes empresas do setor. Nesse sentido, a autora conclui que, convertido em lei, o projeto trará claros benefícios para o cidadão.

O PLS nº 400, de 2011, por seu turno, também é composto de três artigos, sendo que o primeiro deles altera o inciso II do art. 9º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, de forma a reduzir, de 60% para 20% do rendimento bruto, o percentual de incidência do imposto de renda quando o contribuinte auferir rendimentos da prestação de serviços de transporte de passageiros em veículo próprio locado, ou adquirido com reservas de domínio ou alienação fiduciária.

O segundo artigo inclui as sociedades cooperativas de transporte autônomo de passageiros entre os beneficiários do art. 30 da Lei nº 11.051, de 29 de dezembro de 2004, para excluir da base de cálculo os ingressos decorrentes

do ato cooperativo quando da apuração dos valores devidos a título de COFINS e PIS-faturamento. O último artigo é a cláusula de vigência, prevista para a data da publicação da lei proposta.

O autor justifica sua proposição basicamente em dois pontos: o cumprimento do art. 174 da Constituição, que determina que “a lei apoiará e estimulará o cooperativismo e outras formas de associativismo” (§ 2º) e o aperfeiçoamento do sistema de transporte público no Brasil.

A proposição foi distribuída à CI e à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), à qual caberá a decisão terminativa sobre a matéria.

Não foram oferecidas emendas.

II – ANÁLISE

De acordo com o art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CI manifestar-se sobre proposições que versem sobre matéria de transporte. Nesta Comissão, portanto, analisaremos o mérito dos projetos no que concerne especificamente aos aspectos de transportes. Caberá à CAE o exame dos efeitos econômicos decorrentes das medidas propostas, bem como dos aspectos relativos à constitucionalidade, juridicidade (inclusive quanto a sua adequação aos ditames da Lei de Responsabilidade Fiscal) e técnica legislativa, em virtude do caráter terminativo da decisão daquela Comissão.

O aspecto central a ser objeto de deliberação desta Comissão é o papel que o cooperativismo exerce na organização e evolução dos serviços de transporte de passageiros nos centros urbanos. A principal premissa que une os dois projetos em tela é que os prestadores desse serviço tem um tratamento tributário desigual que pune e, portanto, desestimula o cooperativismo nesse setor.

Com efeito, a Medida Provisória nº 2.158-35 de 2001 permite excluir da base de cálculo da COFINS e do PIS/Pasep a receita repassada aos cooperados decorrente da intermediação dos bens e produtos comercializados, mas não da intermediação dos serviços prestados. O PLS nº 336 de 2011 vem exatamente corrigir essa injustiça tributária no caso dos serviços de transporte

de passageiros. De forma semelhante, o PLS nº 400 de 2011 busca estender ao transporte de passageiros o tratamento de COFINS e PIS-faturamento já concedido às cooperativas de transporte de carga, além de conceder benefício tributário ao taxista autônomo.

Parece claro também que o tratamento tributário desigual presente na legislação em vigor constitui um desestímulo ao cooperativismo no transporte de passageiro. A carga tributária do prestador desse serviço aumenta em pelo menos 20% quando ele se torna cooperado, pois passa a pagar indiretamente COFINS e PIS-Pasep, tributos próprios da pessoa jurídica empresarial e não da pessoa física. Por essa razão é que é fundamental avaliarmos aqui qual a importância do cooperativismo na organização e desenvolvimento do transporte urbano de passageiros, pois, se quisermos não prejudicar esse tipo de associação nesse setor, precisamos corrigir a atual legislação tributária.

Ainda que não seja exagero afirmarmos que a qualidade do transporte coletivo atualmente esteja muito aquém do que merece o povo brasileiro, não podemos conceber sistema de mobilidade urbana integralmente dependente do transporte coletivo. Mesmo nos países e centros urbanos mais desenvolvidos do mundo, onde um transporte coletivo versátil e de qualidade é a regra, não se dispensa o uso do transporte de passageiros baseado em serviços individualizados, de taxi, por exemplo, seja por automóveis, seja por pequenos veículos utilitários. A busca de formas efetivas de melhor organizar a prestação desse tipo de serviço torna-se, então, uma necessidade de política pública.

Naturalmente, em centros urbanos onde um significativo contingente populacional se une à falta de sistema de transporte coletivo eficiente, o caos tende a se instalar na mobilidade urbana, tornando medidas dessa natureza ainda mais urgentes. Esse é o caso das principais capitais brasileiras onde a falta de investimento em transporte de passageiros no passado motivou o lançamento do PAC da Mobilidade Urbana em que o Governo Federal disponibiliza recursos da ordem de R\$ 22 bilhões para 51 municípios em 18 estados brasileiros. A proximidade de eventos como a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016 reforça a importância desse tipo de iniciativa, bem como de ações legislativas que fortaleçam o serviço de transporte de passageiros, seja coletivo, seja individualizado.

Quando tratamos de prestação individualizada de transporte de passageiros, o cooperativismo é, sem dúvida, a forma mais eficiente de organização, trazendo benefícios ao prestador, ao passageiro e à sociedade como um todo, com efeitos positivos sobre a mobilidade urbana.

No caso do prestador, o ingresso em uma cooperativa permite o acesso a uma estrutura compartilhada de logística. São balcões de venda do serviço em aeroportos, rodoviárias, shoppings. São sistemas de comunicação por rádio que organizam a execução do serviço, evitando que ele tenha que se manter circulando em via pública em busca de passageiros. São formas mais modernas de pagamento disponibilizadas ao cliente, como cartões de crédito e de débito, inviáveis para o não cooperado. O uso dessa estrutura comum reduz o custo do prestador e racionaliza a prestação de seu serviço a um menor preço. Além disso, o ingresso em uma cooperativa implica na formalização do prestador e sua inclusão no sistema previdenciário. É obrigação legal de uma sociedade cooperativa zelar pelo registro e pelas contribuições de seus associados ao Instituto Nacional do Seguro Social (INSS). O elevado risco dessa profissão torna ainda mais importante a inclusão previdenciária, permitindo o acesso a todos seus benefícios acidentários e de aposentadoria, favorecendo o prestador cooperado e seus familiares.

Os benefícios ao passageiro também são claros. Além da redução do custo do prestador, que abre espaço para a diminuição no preço final cobrado, aumenta-se a segurança do passageiro. Como a contratação do serviço ocorre no balcão da cooperativa ou por meio de contato telefônico, evita-se o risco de sair à rua em busca do serviço, bem como se passa a responsabilizar subsidiariamente a cooperativa que o organiza. O conforto e a conveniência dessa forma de contratação, assim como a possibilidade de pagar por cartões de crédito e débito, também são pontos favoráveis ao passageiro. Vale dizer que algumas cooperativas contam inclusive com Serviços de Atendimento ao Cidadão (SAC), elevando a qualidade do atendimento ao consumidor.

Mas talvez a principal vantagem refere-se aos efeitos positivos para a sociedade quanto ao transporte urbano. Mesmo aqueles que não são usuários diretos do transporte individualizado de passageiros, ganham com a organização do serviço por meio de cooperativas. A associação cooperativa traz externalidades positivas ao cidadão que se movimento nas vias urbanas,

simplesmente por impedir que seus cooperados circulem de forma desordenada nessas vias, ou mesmo prestem o serviço sem um mínimo de padronização e qualidade a que se submetem quando associam à cooperativa.

Ademais, a conjunção de esforços com outros cooperados racionaliza meios e recursos econômicos, possibilitando aos profissionais atuar no mercado em condições mais favoráveis frente às empresas de transporte coletivo. Ainda que os dois serviços de transporte de passageiros, o individualizado e o coletivo, atuem de forma complementar, eleva-se o grau de competitividade desse mercado, pressionando até mesmo as grandes companhias de transporte coletivo na oferta de um serviço de melhor qualidade e em condições socialmente mais justas.

Nesse contexto, considerando que os projetos em análise conferem justiça tributária ao prestador de serviço de transporte individualizado de passageiros, asseguram tratamento isonômico em relação a outras cooperativas de transporte e de comercialização de bens e produtos, e impedem o desestímulo ao cooperativismo, importante instrumento de organização da mobilidade urbana, entendemos meritórios os PLS nº 336 de 2011 e PLS nº 400 de 2011 e manifestamo-nos favoravelmente a ambos.

III – VOTO

Embora haja concordância com o teor das duas proposições legislativas aqui analisadas, o Regimento Interno do Senado Federal impossibilita a aprovação de ambas, havendo, de acordo com o art. 260, II, “b”, precedência do projeto mais antigo quando ambos forem originários da mesma Casa Legislativa.

Assim, o voto é pela aprovação do PLS nº 336, de 2011, com os ajustes necessários, dentre os quais a integral incorporação do teor do PLS nº 400, de 2011, que, por sua vez, resta prejudicado, na forma do seguinte substitutivo:

EMENDA Nº - CI (SUBSTITUTIVO)

Acrescenta o inciso VI ao artigo 15 da Medida Provisória nº 2.158 - 35, de 24 de agosto de 2001 e altera o art. 30 da Lei nº 11.051, de 29 de dezembro de 2004, para excluir, da base de cálculo 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) os valores repassados aos associados decorrentes da prestação de serviço de transporte de passageiros intermediado por cooperativa, e altera o art. 9º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, para reduzir a base de cálculo do imposto de renda das pessoas físicas no caso de rendimentos da prestação de serviços de transporte de passageiros.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 15 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 15

VI - os valores repassados aos associados, decorrentes de serviços de transporte de passageiros, inclusive o de transporte escolar, por eles prestados com intermediação da cooperativa;

.....” (NR)

Art. 2º O art. 30 da Lei nº 11.051, de 29 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 30. As sociedades cooperativas de crédito, de transporte autônomo de passageiros e de transporte rodoviário de cargas, na apuração

dos valores devidos a título de Cofins e PIS-faturamento, poderão excluir da base de cálculo os ingressos decorrentes do ato cooperativo, aplicando-se, no que couber, o disposto no art. 15 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, e demais normas relativas às cooperativas de produção agropecuária e de infra-estrutura.” (NR)

Art. 3º O art. 9º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 9º

II – 20% (vinte por cento) do rendimento bruto, decorrente do transporte de passageiros.

.....” (NR)

Art. 4º O Poder Executivo, com vistas ao cumprimento do disposto no art. 5º, inciso II, e arts. 12 e 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, estimará o montante da renúncia de receita decorrente do disposto nesta Lei e o incluirá no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição, o qual acompanhará o projeto de lei orçamentária do ano da publicação desta Lei ou do ano seguinte, bem como incluirá a renúncia mencionada nas propostas orçamentárias dos exercícios posteriores.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro do exercício subsequente.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 336, DE 2011

Acrescenta o inciso VI ao artigo 15 da Medida Provisória nº 2.158 - 35, de 24 de agosto de 2001 para permitir a exclusão da base de cálculo da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) e da Contribuição para o Programa de Integração Social e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) os valores repassados aos associados decorrentes da prestação de serviço de transporte de passageiros intermediado por cooperativa.

Art. 1º O art. 15 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 15.

VI - os valores repassados aos associados, decorrentes de serviços de transporte de passageiros, inclusive o de transporte escolar, por eles prestados com intermediação da cooperativa;

..... ” (NR)

Art. 2º O Poder Executivo, com vistas ao cumprimento do disposto no art. 5º, inciso II, e arts. 12 e 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, estimará o montante da renúncia de receita decorrente do disposto nesta Lei e o incluirá no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição, o qual acompanhará o projeto de lei orçamentária do ano da publicação desta Lei ou do ano seguinte, bem como incluirá a renúncia mencionada nas propostas orçamentárias dos exercícios posteriores.

2

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro do exercício subsequente.

JUSTIFICAÇÃO

O cooperativismo é uma forma democrática, racional e eficaz de associação, que traz grandes vantagens ao cooperado em relação ao trabalho autônomo.

No caso da prestação de serviço de transporte de passageiros, essencial para auxiliar a mobilidade da população nas cidades, as vantagens do cooperativismo são ainda maiores, considerando-se que os associados encontram-se, na maior parte de seu dia útil, nas vias urbanas e necessitam de estrutura comum e perene de logística, intermediando a prestação do serviço, estabelecendo contato com clientes e organizando sua execução. As vantagens para o transporte escolar também são inequívocos, pois um sistema centralizado, cooperativo, assegura maior segurança aos pais no transporte de seus filhos.

A conjunção de esforços com outros trabalhadores racionaliza os meios e gastos, possibilitando aos profissionais atuar no mercado em condições de igualdade com as grandes empresas prestadoras de serviços. Isso eleva o grau de competitividade desse mercado com efeitos positivos sobre o preço final do serviço e sua qualidade, gerando claro benefício para o usuário final. O pagamento do serviço prestado utilizando o cartão de crédito, conferindo segurança e comodidade ao cliente, só passou a ser possível, por exemplo, por meio da associação em cooperativa.

Essa forma de associação também contribui para diminuir a informalidade, prevenindo todas as nefastas consequências dela advindas. Aliás, o incentivo à formalização da atividade empreendedora, decorrente de uma série de iniciativas legislativas similares a esta, tem sido um dos maiores ganhos da nossa sociedade nos últimos anos. E está comprovado que a desoneração e simplificação tributárias estão diretamente associadas à formalização. Com isso, ganha o indivíduo que passa a ter tranquilidade de administrar seu negócio e ganha o Fisco que passa a ter sob sua criteriosa visão um contribuinte antes invisível.

Muito embora constitucionalmente previsto, o tratamento diferenciado e adequado às cooperativas não tem sido bem compreendido e aplicado no âmbito de nossa legislação tributária. Atualmente, a legislação prevê a incidência das contribuições ao PIS/PASEP e da Cofins sobre a receita proveniente de serviços prestados por cooperados sob intermediação de cooperativas.

3

A impropriedade, que acaba por desestimular essa saudável forma de associativismo, favorece a permanência dos profissionais como autônomos, muitas vezes levando-os à informalidade, o que conduz à sub-arrecadação de impostos e de contribuições para a Previdência Social.

É importante ressaltar que está se promovendo a inclusão previdenciária de trabalhadores hoje excluídos, uma vez que, com a associação à cooperativa, essa passa a ser responsável pela inscrição do cooperado no INSS e pela retenção da contribuição previdenciária em nome do cooperado.

Com o objetivo de cumprir o disposto na Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, quanto a renúncia de receita tributária devido à mudança da base de cálculo do PIS/PASEP e da Cofins e considerando a impossibilidade de acesso a dados fiscais, corretamente com sigilo protegido por lei, o que impossibilita o cálculo do montante de renúncia, a proposta delega ao Poder Executivo, esta tarefa, assim como das demais providências necessárias em relação às peças orçamentárias cuja competência é privativa do Poder Executivo.

Por fim, reiteramos que a proposta apresentada contribuirá decisivamente para o aumento da formalização via cooperativismo, para uma maior competitividade do mercado e melhor prestação do serviço de transporte de passageiros, com claros benefícios ao cidadão, objetivo último de qualquer ação legislativa.

Na certeza de estar corrigindo de uma grave distorção da nossa legislação tributária frente à atividade cooperativista na prestação de serviços de transporte de passageiros, peço o valioso apoio dos colegas à iniciativa.

Sala das Sessões,

Senadora **MARTA SUPLCY**

4

*LEGISLAÇÃO CITADA***MEDIDA PROVISÓRIA Nº 2.158-35, DE 24 DE AGOSTO DE 2001.**

Altera a legislação das Contribuições para a Seguridade Social - COFINS, para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/PASEP e do Imposto sobre a Renda, e dá outras providências.

Art. 15. As sociedades cooperativas poderão, observado o disposto nos arts. 2o e 3o da Lei no 9.718, de 1998, excluir da base de cálculo da COFINS e do PIS/PASEP:

I - os valores repassados aos associados, decorrentes da comercialização de produto por eles entregue à cooperativa;

II - as receitas de venda de bens e mercadorias a associados;

III - as receitas decorrentes da prestação, aos associados, de serviços especializados, aplicáveis na atividade rural, relativos a assistência técnica, extensão rural, formação profissional e assemelhadas;

IV - as receitas decorrentes do beneficiamento, armazenamento e industrialização de produção do associado;

V - as receitas financeiras decorrentes de repasse de empréstimos rurais contraídos junto a instituições financeiras, até o limite dos encargos a estas devidos.

§ 1o Para os fins do disposto no inciso II, a exclusão alcançará somente as receitas decorrentes da venda de bens e mercadorias vinculados diretamente à atividade econômica desenvolvida pelo associado e que seja objeto da cooperativa.

§ 2o Relativamente às operações referidas nos incisos I a V do caput:

I - a contribuição para o PIS/PASEP será determinada, também, de conformidade com o disposto no art. 13;

II - serão contabilizadas destacadamente, pela cooperativa, e comprovadas mediante documentação hábil e idônea, com a identificação do associado, do valor da operação, da espécie do bem ou mercadorias e quantidades vendidas.

LEI COMPLEMENTAR Nº 101, DE 4 DE MAIO DE 2000.

Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências.

Art. 12. As previsões de receita observarão as normas técnicas e legais, considerarão os efeitos das alterações na legislação, da variação do índice de preços, do crescimento econômico ou de qualquer outro fator relevante e serão acompanhadas de demonstrativo de sua evolução nos últimos três anos, da projeção para os dois seguintes àquele a que se referirem, e da metodologia de cálculo e premissas utilizadas.

5

§ 1º Reestimativa de receita por parte do Poder Legislativo só será admitida se comprovado erro ou omissão de ordem técnica ou legal.

§ 2º O montante previsto para as receitas de operações de crédito não poderá ser superior ao das despesas de capital constantes do projeto de lei orçamentária.

§ 3º O Poder Executivo de cada ente colocará à disposição dos demais Poderes e do Ministério Público, no mínimo trinta dias antes do prazo final para encaminhamento de suas propostas orçamentárias, os estudos e as estimativas das receitas para o exercício subsequente, inclusive da corrente líquida, e as respectivas memórias de cálculo.

Art. 14. A concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma das seguintes condições:

I - demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II - estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no caput, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 1º A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.

§ 2º Se o ato de concessão ou ampliação do incentivo ou benefício de que trata o caput deste artigo decorrer da condição contida no inciso II, o benefício só entrará em vigor quando implementadas as medidas referidas no mencionado inciso.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica:

I - às alterações das alíquotas dos impostos previstos nos incisos I, II, IV e V do art. 153 da Constituição, na forma do seu § 1º;

II - ao cancelamento de débito cujo montante seja inferior ao dos respectivos custos de cobrança.

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Art. 165. Leis de iniciativa do Poder Executivo estabelecerão:

I - o plano plurianual;

II - as diretrizes orçamentárias;

III - os orçamentos anuais.

§ 1º A lei que instituir o plano plurianual estabelecerá, de forma regionalizada, as diretrizes, objetivos e metas da administração pública federal para as despesas de capital e outras delas decorrentes e para as relativas aos programas de duração continuada.

§ 2º A lei de diretrizes orçamentárias compreenderá as metas e prioridades da administração pública federal, incluindo as despesas de capital para o exercício financeiro subsequente, orientará a elaboração da lei orçamentária anual, disporá sobre as

6

alterações na legislação tributária e estabelecerá a política de aplicação das agências financeiras oficiais de fomento.

§ 3º O Poder Executivo publicará, até trinta dias após o encerramento de cada bimestre, relatório resumido da execução orçamentária.

§ 4º Os planos e programas nacionais, regionais e setoriais previstos nesta Constituição serão elaborados em consonância com o plano plurianual e apreciados pelo Congresso Nacional.

§ 5º A lei orçamentária anual compreenderá:

I - o orçamento fiscal referente aos Poderes da União, seus fundos, órgãos e entidades da administração direta e indireta, inclusive fundações instituídas e mantidas pelo poder público;

II - o orçamento de investimento das empresas em que a União, direta ou indiretamente, detenha a maioria do capital social com direito a voto;

III - o orçamento da seguridade social, abrangendo todas as entidades e órgãos a ela vinculados, da administração direta ou indireta, bem como os fundos e fundações instituídos e mantidos pelo poder público.

§ 6º O projeto de lei orçamentária será acompanhado de demonstrativo regionalizado do efeito, sobre as receitas e despesas, decorrente de isenções, anistias, remissões, subsídios e benefícios de natureza financeira, tributária e creditícia.

§ 7º Os orçamentos previstos no § 5º, I e II, deste artigo, compatibilizados com o plano plurianual, terão entre suas funções a de reduzir desigualdades inter-regionais, segundo critério populacional.

§ 8º A lei orçamentária anual não conterá dispositivo estranho à previsão da receita e à fixação da despesa, não se incluindo na proibição a autorização para abertura de créditos suplementares e contratação de operações de crédito, ainda que por antecipação de receita, nos termos da lei.

§ 9º Cabe à lei complementar:

I - dispor sobre o exercício financeiro, a vigência, os prazos, a elaboração e a organização do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias e da lei orçamentária anual;

II - estabelecer normas de gestão financeira e patrimonial da administração direta e indireta, bem como condições para a instituição e funcionamento de fundos.

(Às Comissões de Serviço de Infraestrutura: e de Assuntos Econômicos, cabendo à última a decisão terminativa)



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 400, DE 2011

Altera o art. 9º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, para reduzir a base de cálculo do imposto de renda das pessoas físicas no caso de rendimentos da prestação de serviços de transporte de passageiros, e o art. 30 da Lei nº 11.051, de 29 de dezembro de 2004, para excluir, da base de cálculo 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) devidas por sociedade cooperativa de taxistas os ingressos decorrentes do ato cooperativo.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 9º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 9º**

.....

II – 20% (vinte por cento) do rendimento bruto, decorrente do transporte de passageiros.

.....” (NR)

Art. 2º O art. 30 da Lei nº 11.051, de 29 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

2

“Art. 30. As sociedades cooperativas de crédito, de transporte autônomo de passageiros e de transporte rodoviário de cargas, na apuração dos valores devidos a título de Cofins e PIS-faturamento, poderão excluir da base de cálculo os ingressos decorrentes do ato cooperativo, aplicando-se, no que couber, o disposto no art. 15 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, e demais normas relativas às cooperativas de produção agropecuária e de infraestrutura.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

As cooperativas de trabalhadores são uma forma racional e eficaz de associação, que possibilita aos profissionais autônomos ganhar mercado e competir com grandes empresas prestadoras de serviços. Ao invés de atuar de forma solitária para captar clientes, organizar a logística de trabalho, inclusive a parte administrativa, realizar capacitação, etc., o cooperado pode focar na efetiva prestação dos seus serviços, enquanto a cooperativa cuida de todos os demais detalhes.

O § 2º do art. 174 da Constituição Federal dispõe que a lei apoiará e estimulará o cooperativismo e outras formas de associativismo. Não é por outro motivo que estamos propondo excluir da base de cálculo 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) os ingressos decorrentes dos atos cooperativos realizados por sociedades cooperativas de taxistas.

Atos cooperativos são aqueles praticados entre as cooperativas e seus associados, entre estes e aquelas e pelas cooperativas entre si quando associados, para a consecução dos objetivos sociais, não implicando operação de mercado, nem contrato de compra e venda de produto ou mercadoria. Aprovada esta proposição, a parcela da receita repassada ao cooperado, quando decorrente de serviço por este prestado à cooperativa, não gerará a incidências das contribuições mencionadas.

Acreditamos que a medida é justa e concede a essas cooperativas o mesmo tratamento aplicável àquelas de transporte rodoviário de carga.

Realmente, não existe razão para atribuir incidência tributária diferenciada as essas duas espécies de sociedades cooperativas. Ademais, entre os preparativos essenciais para os eventos mundiais que o Brasil sediará – Copa do Mundo de Futebol e

3

Olimpíadas –, está, justamente, o melhoramento do sistema de transporte público pátrio, inexistindo dúvidas de que os taxistas devem estar incluídos nesse plano estratégico.

Tendo em vista esse aspecto, também estamos propondo alteração no art. 9º da Lei nº 7.713, de 1988, para reduzir a base de cálculo do imposto de renda devido pelos taxistas autônomos de sessenta por cento para vinte por cento do rendimento bruto auferido. A mudança é relevante e irá estimular esses profissionais, inclusive, a adquirir veículos mais novos, o que vai ao encontro dos esforços para a melhoria do nosso transporte público.

Em atendimento ao art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), que exige, na proposição da qual decorra renúncia de receita, a estimativa do impacto orçamentário-financeiro da norma no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, informamos que, partindo do pressuposto de que este projeto será aprovado no ano de 2012, a renúncia será de R\$48,1 milhões nesse primeiro exercício, R\$53 milhões em 2013 e R\$58,5 milhões em 2014. Esses valores serão considerados na estimativa de receita da lei orçamentária e não afetarão as metas de resultados fiscais previstas na lei de diretrizes orçamentárias.

Portanto, contamos com o apoio dos Senadores para a aprovação deste projeto.

Sala das Sessões,

Senador **GIM ARGELLO**

4
LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 7.713, DE 22 DE DEZEMBRO DE 1988.

Vide texto compilado

Altera a legislação do imposto de renda e dá outras providências.

Art. 9º Quando o contribuinte auferir rendimentos da prestação de serviços de transporte, em veículo próprio locado, ou adquirido com reservas de domínio ou alienação fiduciária, o imposto de renda incidirá sobre:

I - quarenta por cento do rendimento bruto, decorrente do transporte de carga;

II - sessenta por cento do rendimento bruto, decorrente do transporte de passageiros.

Parágrafo único. O percentual referido no item I deste artigo aplica-se também sobre o rendimento bruto da prestação de serviços com trator, máquina de terraplenagem, colheitadeira e assemelhados.

Lei nº 11.051, de 29 de dezembro de 2004

DOU de 30.12.2004

Dispõe sobre o desconto de crédito na apuração da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL e da Contribuição para o PIS/Pasep e Cofins não cumulativas e dá outras providências.

Art. 30. As sociedades cooperativas de crédito e de transporte rodoviário de cargas, na apuração dos valores devidos a título de Cofins e PIS-faturamento, poderão excluir da base de cálculo os ingressos decorrentes do ato cooperativo, aplicando-se, no que couber, o disposto no art. 15 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, e demais normas relativas às cooperativas de produção agropecuária e de infra-estrutura. (Redação dada pela Lei nº 11.196, de 21/11/2005)

5

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 2.158-35, DE 24 DE AGOSTO DE 2001 - DOU DE
27/08/2001**

Alterado pela Lei nº 11.933, de 28/04/2009

Alterado pela Medida Provisória nº 447, de 14/11/2008

Altera a legislação das Contribuições para a Seguridade Social - COFINS, para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/PASEP e do Imposto sobre a Renda, e dá outras providências.

Art. 15. As sociedades cooperativas poderão, observado o disposto nos arts. 2º e 3º da Lei nº 9.718, de 1998, excluir da base de cálculo da COFINS e do PIS/PASEP:

- I - os valores repassados aos associados, decorrentes da comercialização de produto por eles entregue à cooperativa;
- II - as receitas de venda de bens e mercadorias a associados;
- III - as receitas decorrentes da prestação, aos associados, de serviços especializados, aplicáveis na atividade rural, relativos a assistência técnica, extensão rural, formação profissional e assemelhadas;
- IV - as receitas decorrentes do beneficiamento, armazenamento e industrialização de produção do associado;
- V - as receitas financeiras decorrentes de repasse de empréstimos rurais contraídos junto a instituições financeiras, até o limite dos encargos a estas devidos.

§ 1º Para os fins do disposto no inciso II, a exclusão alcançará somente as receitas decorrentes da venda de bens e mercadorias vinculados diretamente à atividade econômica desenvolvida pelo associado e que seja objeto da cooperativa.

§ 2º Relativamente às operações referidas nos incisos I a V do caput:

- I - a contribuição para o PIS/PASEP será determinada, também, de conformidade com o disposto no art. 13;
- II - serão contabilizadas destacadamente, pela cooperativa, e comprovadas mediante documentação hábil e idônea, com a identificação do associado, do valor da operação, da espécie do bem ou mercadorias e quantidades vendidas.

(À Comissão de Assuntos Econômicos, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 12/07/2011.

**Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília-DF
OS: 13442/2011**

3

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 513, de 2011, do Senador Vicentinho Alves, que *Estabelece normas gerais para a contratação de parceria público-privada para a construção e administração de estabelecimentos penais*.

RELATOR: Senador **LOBÃO FILHO**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame desta Comissão o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 513, de 2011, de autoria do Senador Vicentinho Alves.

Trata-se de projeto que objetiva estabelecer normas gerais de parceria público-privada (PPP), no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, para a construção e administração de estabelecimentos penais no Brasil, conforme informa o seu art. 1º.

Prevê o art. 2º que a PPP para os estabelecimentos penais poderá abranger presos condenados e provisórios, submetidos a qualquer regime de pena.

Dispõe o art. 3º que a PPP é um contrato de concessão administrativa que deverá ser precedida de licitação.

O art. 4º enumera as diretrizes na contratação da PPP.

O art. 5º determina que os cargos de diretor e vice-diretor do estabelecimento penal serão ocupados por servidores públicos de carreira, observado os requisitos previstos no art. 75 da Lei nº 7.210, de 11 de julho de

1984 – a Lei de Execução Penal.

Prevê no art. 6º que o concessionário disponibilizará e manterá para os presos serviços como assistência jurídica; acompanhamento médico, odontológico e nutricional; além de programas de ensino fundamental, de capacitação profissional e de esporte e lazer; corpo técnico para a elaboração e execução dos programas de individualização de pena; e programa de atividades laborais.

O art. 7º estabelece os requisitos que os estabelecimentos penais deverão atender quanto às suas instalações físicas e à qualificação de seu pessoal.

Por meio do art. 8º; prevê-se a possibilidade de o concessionário subcontratar serviços ou partes da obra.

O art. 9º estabelece a forma como o concessionário será remunerado.

O art. 10 garante à concessionária liberdade para explorar o trabalho dos presos e utilizar ambientes do estabelecimento penal para a comercialização de produtos e serviços oriundos desse trabalho e as regras aplicáveis aos presos quanto à remuneração e outros direitos trabalhistas e previdenciários.

Dispõe o art. 11 que a mão-de-obra do preso poderá ser explorada diretamente pelo concessionário ou ser subcontratada.

De acordo com o art. 12, o concessionário poderá apresentar ao juiz da execução proposta mais benéfica da remição em relação à prevista no art. 126 da Lei nº de Execução Penal.

Por sua vez, o art. 13 estabelece as atribuições do Poder Público quanto à transferência de presos, às respectivas escoltas e o transporte para tribunal, assim como para a vigilância e a segurança dos presos.

Prevê no art. 14 que o contrato de PPP poderá ser rescindido pelas partes nas hipóteses em que o desempenho da contratada não atenda aos critérios de avaliação previstos em contrato.

Por meio do art. 15 permite-se a participação de empresas ou grupos com capital estrangeiro nos contratos de que trata a Lei que decorrer do projeto em exame.

Já o art. 16 prevê que os estabelecimentos penais contratados mediante PPP serão fiscalizados pelo juízo da execução penal, pelo Ministério Público, pelo Conselho Penitenciário e pelo Departamento Penitenciário local.

De acordo com o art. 17 os art. 29, 32, 33, 36, 37, 76, 77 e *caput* do art. 88 da Lei de Execução Penal não se aplicam à contratação por meio de PPP na administração do estabelecimento penal, devendo as disposições referidas ficarem a critério do que for estabelecido no contrato.

Prevê o art. 18 que se aplicam subsidiariamente as disposições da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004 que *Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público privada no âmbito da administração pública* e da Lei de Execução Penal.

Por último, o art. 19 do Projeto veicula a usual cláusula de vigência de entrada em vigor da lei que dele decorrer na data de sua publicação.

Em sua justificação o autor adverte que o *projeto não trata de 'privatização' do sistema prisional*. Informa que *seria mais adequado falar de terceirização; ou, ainda melhor de co-gestão dos estabelecimentos prisionais por meio de parceria entre setor público e privado, buscando otimizar a prestação dos serviços penitenciários*.

Observa também que há algumas experiências muito positivas, citando o exemplo da Penitenciária de Guarapuava, no Paraná, em que vários serviços foram terceirizados, onde a taxa de reincidência criminal é de apenas seis por cento, enquanto a média nacional está em torno de 85%.

Também enfatiza o autor que a terceirização prevista no projeto haverá de assegurar aos presos trabalho, capacitação profissional e educação, devendo a sua contratação ocorrer mediante o seu consentimento, respeitando, assim, a Convenção nº 29 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

O Projeto vai, em seguida, à Comissão de Assuntos Econômicos

(CAE) e à decisão terminativa da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ).

No quinquídio previsto regimentalmente, o projeto não recebeu emendas que lhe poderiam ser apresentadas.

II – ANÁLISE

Por força do disposto no art. 104, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), cabe a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) *opinar sobre matérias pertinentes a parcerias público-privadas*.

A matéria de que trata o PLS em exame, a teor do disposto no art. 22, inciso XXVII, da Constituição Federal, insere-se na competência legislativa privativa da União, para estabelecer *normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais, da União, Estados, Distrito Federal e Municípios*, objetivando à União, no caso deste projeto, a contratação público-privada para a construção e administração de estabelecimentos penais.

Em face da citada competência privativa sobre o assunto, a União editou a Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, que *Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público privada no âmbito da administração pública*, a qual deve ser observada na contratação e administração público privada, de acordo com o proposto no *caput* do art. 3º do PLS em exame.

O PLS também vai ao encontro da competência legislativa concorrente da União ao tratar de direito penitenciário, nos termos do art. 24, inciso I, da Constituição Federal, mas limitando-se a estabelecer normas gerais, conforme determina o § 1º do mencionado artigo.

Por força dessa competência concorrente o PLS prevê a não aplicação de alguns dispositivos da Lei nº 7.210, de 11 de julho de 1984, a Lei de Execução Penal, para permitir a realização da PPP mediante a contratação de empresas privadas pela administração pública.

A melhoria das condições dos estabelecimentos prisionais, conforme objetiva o PLS, constitui inegável instrumento para assegurar o

respeito à dignidade da pessoa humana, que é princípio fundamental do Estado brasileiro, conforme o artigo inicial da nossa Lei Fundamental.

Pode resultar também do projeto a melhoria da segurança pública, que é obrigação do Estado para com todos os brasileiros, conforme determina o caput do art. 5º da Lei Maior, ao propiciar meios para que os presos cumpram penas em instalações adequadas e possam ter trabalho digno, contribuindo, assim, para reduzir a reincidência na prática de crime.

Deixemos, no entanto, que a CCJ se manifeste sobre os aspectos constitucionais e jurídicos do PLS de modo mais apropriado em face da sua atribuição regimental, devendo esta Comissão se ater ao exame de mérito da matéria.

Corroboramos os consistentes argumentos contidos na justificação do projeto, pois entendemos que já está mais do que madura a discussão da sociedade quanto à necessidade de ampliar e melhorar o nosso sistema penitenciário.

A construção e administração de estabelecimentos penais constituem assunto sobre o qual os nossos governantes não costumam dar a devida atenção nos seus planos de governo. Não obstante os avanços da nossa democracia, o Brasil ainda é objeto de vexaminosas condenações de organismos internacionais que acompanham a situação dos direitos humanos em todo o mundo, haja vista as péssimas condições da maioria dos presídios brasileiros.

Há, no entanto, alguns exemplos bem sucedidos de administração de estabelecimentos penais no País que adotam a terceirização de serviços com elogiáveis resultados na recuperação do preso, como é o caso da Penitenciária de Guarapuava, no Paraná, citado pelo autor do projeto.

Entendemos, por conseguinte, que o projeto tem o elevado mérito de permitir que essas experiências exitosas possam ser estendidas a muitos outros estabelecimentos penais de todo o País, mediante a parceria público-privada, propiciando à administração pública melhorar sensivelmente a condição humana dos presos nos estabelecimentos penais, de modo que toda a sociedade, principalmente, os seus segmentos mais humildes, usufrua de paz e tranquilidade que caracterizam as democracias.

Entretanto, com o objetivo de contribuir para o aperfeiçoamento do projeto, propomos uma emenda para que as empresas contratadas mediante a PPP que é objeto do projeto contem com , pelo menos, dois anos de experiência no mercado de segurança. Desse modo, evita-se que sejam contratadas empresas com nenhum ou reduzido tirocínio em atividades relacionadas com essa área.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 513, de 2011, com a seguinte Emenda:

EMENDA Nº 1 – CI

Dê-se ao § 1º do art. 3º do Projeto de Lei do Senado nº 513, de 2011, a seguinte redação:

Art. 3º

§ 1º A Administração Pública levará em conta, para a seleção do grupo ou empresa privada, entre outros critérios julgados convenientes, o mínimo de dois anos de experiência no mercado de segurança, a viabilidade prática do projeto-modelo de concepção da estrutura arquitetônica do estabelecimento penal, suas condições de segurança e a capacidade de a estrutura e a empresa atenderem aos serviços a serem exigidos contratualmente.

.....

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 513, DE 2011

Estabelece normas gerais para a contratação de parceria público-privada para a construção e administração de estabelecimentos penais.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei institui normas gerais para a contratação de parceria público-privada, no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, para a construção e administração de estabelecimentos penais.

Art. 2º A parceria público-privada para os estabelecimentos penais poderá abranger presos condenados e provisórios, submetidos a qualquer regime de pena.

Art. 3º A parceria público-privada de que trata esta Lei é contrato de concessão administrativa e será precedida de licitação, observando-se o disposto na Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004.

§ 1º A Administração Pública levará em conta, para a seleção do grupo ou empresa privada, entre outros critérios julgados convenientes, a viabilidade prática do projeto-modelo de concepção da estrutura arquitetônica do estabelecimento penal, suas condições de segurança e a capacidade de a estrutura e a empresa atenderem aos serviços a serem exigidos contratualmente.

§ 2º Não poderão fazer parte da sociedade dos grupos ou empresas privadas de que trata o § 1º deste artigo, seja como sócio ou acionista, as pessoas que tiverem sido condenadas por crime contra a Administração Pública ou por improbidade administrativa.

Art. 4º Na contratação de parceria público-privada serão observadas as seguintes diretrizes:

2

- I – reeducação, reabilitação e ressocialização do preso;
- II – respeito aos direitos e deveres do preso;
- III – respeito à integridade física e moral dos presos;
- IV – segurança do estabelecimento penal;
- V – obrigatoriedade de trabalho do preso;
- VI – quantidade de presos compatível com a estrutura e finalidade do estabelecimento penal;
- VII – indelegabilidade das funções jurisdicionais e disciplinares, exclusivas do Estado.

Art. 5º Os cargos de diretor e vice-diretor do estabelecimento penal serão ocupados por servidores públicos de carreira, observado o disposto no art. 75 da Lei nº 7.210, de 11 de julho de 1984.

Parágrafo único. O quadro de pessoal dos estabelecimentos penais será formado e contratado pelo concessionário.

Art. 6º O concessionário disponibilizará e manterá para os presos:

- I – assistência jurídica;
- II – acompanhamento médico, odontológico e nutricional;
- III – programas de ensino fundamental, de capacitação profissional e de esporte e lazer;
- IV – corpo técnico para a elaboração e execução dos programas de individualização de pena;
- V – programa de atividades laborais.

Art. 7º Os estabelecimentos penais atenderão aos seguintes requisitos:

- I – possuir área física suficiente para permitir o desenvolvimento de atividades laborais, educacionais e recreativas em relação à quantidade de vagas;
- II – dispor de pessoal treinado em segurança e vigilância;
- III – dispor e manter ambientes limpos, aerados, salubres e com condicionamento térmico adequado, manter os presos limpos e com apresentação pessoal adequada, assim como oferecer área mínima de 6m² (seis metros quadrados) para cada preso, com aparelho sanitário e lavatório, nas unidades celulares.

Art. 8º O concessionário, na execução da parceria, poderá subcontratar qualquer serviço, fornecimento ou partes da obra do estabelecimento penal, até o limite admitido, em cada caso, pela Administração Pública, conforme avaliação de conveniência e oportunidade, responsabilizando-se solidariamente por qualquer erro, dano ou deficiência de execução.

3

Art. 9º O concessionário será remunerado com base na disponibilidade de vagas do estabelecimento penal, no número de presos custodiados e na prestação de serviços requerida pelo contrato.

Parágrafo único. A avaliação dos serviços oferecidos pelo concessionário será baseada em indicadores de desempenho e disponibilidade estabelecidos por contrato.

Art. 10. O concessionário terá liberdade para explorar o trabalho dos presos, assim como utilizar ambientes do estabelecimento penal para a comercialização de produtos e serviços oriundos desse trabalho, e dos lucros advindos será deduzida a remuneração devida, observado o disposto neste artigo.

§ 1º O trabalho do preso não está sujeito ao regime da Consolidação das Leis do Trabalho e não gera relação de emprego entre o contratante da mão-de-obra e o preso.

§ 2º Ao preso serão assegurados os seguintes direitos:

I – remuneração mínima correspondente a $\frac{3}{4}$ (três quartos) do salário mínimo, para uma jornada de trabalho de quarenta e quatro horas semanais, que será depositada em conta judicial, garantida a correção monetária;

II – previdência social;

III – equipamento de proteção individual contra acidentes do trabalho, obedecidas as normas relativas a higiene e segurança do trabalho, fixadas pelo Ministério do Trabalho e Emprego;

IV – treinamento profissional;

V – seguro contra acidente de trabalho.

§ 3º A contribuição previdenciária devida pelo contratante da mão-de-obra do preso será de dez por cento, incidente sobre o total da remuneração bruta contratada.

§ 4º O concessionário ou empresa subcontratada poderá capacitar e remunerar os presos de forma diferenciada, com base em critério de produtividade ou conforme seus interesses econômicos e as circunstâncias do mercado.

§ 5º O preso que não consentir no trabalho para o concessionário ou empresa subcontratada, será transferido para estabelecimento penal onde o trabalho é executado sob fiscalização e controle do Poder Público.

Art. 11. A mão-de-obra do preso poderá ser explorada diretamente pelo concessionário ou ser subcontratada, observadas as seguintes condições:

I – os presos considerados perigosos e que possam apresentar risco para a sociedade, conforme avaliação técnica, não realizarão trabalhos externos;

II – o concessionário garantirá, juntamente com o Poder Público, a vigilância e a segurança nos trabalhos externos.

4

Art. 12. O concessionário, considerando o desempenho laboral do preso, ou em caso de interesse na sua contratação após a obtenção da liberdade, poderá apresentar ao juiz da execução proposta mais benéfica de remição em relação à prevista no art. 126 da Lei nº 7.210, de 11 de julho de 1984.

Art. 13. É atribuição do Poder Público determinar a transferência de presos para outros estabelecimentos penais, fazer escoltas em caso de transferências, o transporte para o tribunal ou para atender a atos do processo penal ou da investigação criminal e a vigilância e a segurança nos trabalhos externos dos presos.

Art. 14. O contrato poderá ser rescindido pelas partes na hipótese de desempenho que não atenda aos critérios de avaliação previstos em contrato.

Art. 15. É permitida a participação de empresas ou grupos com capital estrangeiro nos contratos de que trata esta Lei.

Art. 16. Os estabelecimentos penais sob contratação de parceria público-privada serão fiscalizados pelo juízo da execução penal, pelo Ministério Público, pelo Conselho Penitenciário e pelo Departamento Penitenciário local.

Art. 17. Os arts. 29, 32, 33, 36, 37, 76, 77 e *caput* do art. 88 da Lei nº 7.210, de 11 de julho de 1984, não se aplicam para o caso de parceria público-privada na administração do estabelecimento penal, e as disposições referidas ficarão a critério do que for estabelecido no contrato.

Art. 18. Aplicam-se subsidiariamente as disposições da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e da Lei nº 7.210, de 11 de julho de 1984.

Art. 19. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei objetiva traçar normas gerais para a parceria público-privada na construção e administração de estabelecimentos penais no Brasil. Já existem parcerias em andamento em alguns Estados. O que se busca é fornecer um tratamento mínimo para o tema em relação a questões essenciais, para que haja uma uniformidade de execução em relação a elas no território nacional.

Este projeto não trata de “privatização” do sistema prisional. Seria mais adequado falar em terceirização; ou, ainda melhor, em co-gestão dos estabelecimentos prisionais por meio da parceria entre setor público e privado, buscando otimizar a prestação dos serviços penitenciários. Há parcerias no Ceará, Bahia, Amazonas, Espírito Santo e Santa Catarina. Há projetos em andamento em Pernambuco e em Minas Gerais. Não é uma novidade em nosso País. Prima-se pela idéia de uma Administração Pública *gerencial*, em que se busca fazer com que o serviço público seja menos burocrático e atinja sua finalidade, que a prestação do serviço seja mais eficiente, procurando, assim, eliminar fatores que inflacionam o gasto público, como a corrupção, o nepotismo, o abuso do poder etc.

Em muitos casos não há ganho em termos de economia de recursos públicos. Mas esse não é o objetivo da parceria público-privada de que trata este projeto. A Lei de Execução Penal anuncia em seu art. 1º qual é o objetivo da execução de qualquer pena: a ressocialização. E é precisamente isso o que o nosso atual sistema público de execução penal não tem logrado cumprir. O custo financeiro para o Estado na manutenção do preso pela iniciativa privada deve ser analisado de acordo com os fatores positivos que esse modelo traz para a sociedade, uma vez que os índices de reincidência criminal são baixos. Ou seja, ao menos abre-se a possibilidade de ressocialização no nosso sistema, em face do investimento que se faz na pessoa do preso, colocando ao seu dispor trabalho, condições mínimas de habitabilidade, alimentação e saúde.

Algumas experiências têm sido muito positivas. Por exemplo, na Penitenciária de Guarapuava, no Paraná, em que vários serviços foram terceirizados, a taxa de reincidência criminal é de 6%, enquanto a média nacional gira em torno de 85%.

A terceirização trará ganhos ao mirar os seguintes fatores: obrigatoriedade de trabalho para o preso; capacitação profissional; e educação. São fatores fundamentais para um processo de ressocialização eficiente. Para tanto, a iniciativa privada precisa estar livre para explorar a mão-de-obra do preso como bem quiser, respeitados, obviamente, os limites legais. A lógica econômico-privada garantirá uma auto-regulação do sistema que só trará ganhos para a sociedade, pois possibilitará o que o sistema atual não possibilita, a ressocialização, e, talvez, no longo prazo, a auto-suficiência. Em janeiro de 2011, por exemplo, foi firmado acordo entre o CNJ (Conselho Nacional de Justiça), o Ministério dos Esportes e o Comitê Organizador Brasileiro da Copa do Mundo de 2014, com previsão de contratação de detentos e ex-detentos nas obras e serviços necessários à realização do Mundial. É disso que o Brasil precisa: uso inteligente e racional da mão-de-obra dos presos.

Importante ressaltar que o projeto respeita a Convenção nº 29 da Organização Internacional do Trabalho. O trabalho do preso para a iniciativa privada é contratado e, portanto, deve ter seu assentimento. Se o preso não consentir, deverá ser transferido para uma unidade penal controlada pelo Poder Público.

O sistema de co-gestão da execução penal não implica em abrir mão da competência privativa de executar a pena, que é do Estado. Mesmo que o setor de segurança seja administrado pela iniciativa privada, a responsabilidade pela execução da política penitenciária continua sendo estatal, já que se trata de matéria de índole constitucional. O corpo diretivo do presídio (diretor e vice-diretor) é composto por membros indicados pelo Estado, exercendo função pública típica. As competências jurisdicionais e disciplinares também são indelegáveis.

Uma das causas do agravamento da crise no sistema penitenciário brasileiro é a má aplicação do dinheiro público na administração dos presídios. Profissionais que recebem sem trabalhar, agentes penitenciários que fazem da profissão um “bico”, servidores administrativos que desviam material de expediente e gêneros alimentícios, estruturas prisionais sujas, que estimulam crimes e faltas disciplinares, e que operam sem

6

capacidade de suportar a população carcerária que abriga, o que estimula rebeliões. Gasta-se muito e os problemas não são resolvidos.

O Estado mostrou-se incompetente para tratar da questão. Urge a transferência desses problemas para a iniciativa privada. Nesse sentido, julgamos a presente proposta fundamental para o futuro do sistema prisional brasileiro, e conclamamos os ilustres Pares a apoiá-la.

Sala das Sessões,

Senador **VICENTINHO ALVES**

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 11.079, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2004.

Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública.

LEI Nº 7.210, DE 11 DE JULHO DE 1984.

Institui a Lei de Execução Penal.

.....
.....
Art. 29. O trabalho do preso será remunerado, mediante prévia tabela, não podendo ser inferior a 3/4 (três quartos) do salário mínimo.

§ 1º O produto da remuneração pelo trabalho deverá atender:

a) à indenização dos danos causados pelo crime, desde que determinados judicialmente e não reparados por outros meios;

b) à assistência à família;

c) a pequenas despesas pessoais;

d) ao ressarcimento ao Estado das despesas realizadas com a manutenção do condenado, em proporção a ser fixada e sem prejuízo da destinação prevista nas letras anteriores.

.....
.....
.....

7

Art. 32. Na atribuição do trabalho deverão ser levadas em conta a habilitação, a condição pessoal e as necessidades futuras do preso, bem como as oportunidades oferecidas pelo mercado.

§ 1º Deverá ser limitado, tanto quanto possível, o artesanato sem expressão econômica, salvo nas regiões de turismo.

§ 2º Os maiores de 60 (sessenta) anos poderão solicitar ocupação adequada à sua idade.

§ 3º Os doentes ou deficientes físicos somente exercerão atividades apropriadas ao seu estado.

Art. 33. A jornada normal de trabalho não será inferior a 6 (seis) nem superior a 8 (oito) horas, com descanso nos domingos e feriados.

Parágrafo único. Poderá ser atribuído horário especial de trabalho aos presos designados para os serviços de conservação e manutenção do estabelecimento penal.

.....

SEÇÃO III

Do Trabalho Externo

Art. 36. O trabalho externo será admissível para os presos em regime fechado somente em serviço ou obras públicas realizadas por órgãos da Administração Direta ou Indireta, ou entidades privadas, desde que tomadas as cautelas contra a fuga e em favor da disciplina.

§ 1º O limite máximo do número de presos será de 10% (dez por cento) do total de empregados na obra.

§ 2º Caberá ao órgão da administração, à entidade ou à empresa empreiteira a remuneração desse trabalho.

§ 3º A prestação de trabalho à entidade privada depende do consentimento expresso do preso.

Art. 37. A prestação de trabalho externo, a ser autorizada pela direção do estabelecimento, dependerá de aptidão, disciplina e responsabilidade, além do cumprimento mínimo de 1/6 (um sexto) da pena.

Parágrafo único. Revogar-se-á a autorização de trabalho externo ao preso que vier a praticar fato definido como crime, for punido por falta grave, ou tiver comportamento contrário aos requisitos estabelecidos neste artigo.

.....

8

SEÇÃO III

Da Direção e do Pessoal dos Estabelecimentos Penais

Art. 75. O ocupante do cargo de diretor de estabelecimento deverá satisfazer os seguintes requisitos:

I - ser portador de diploma de nível superior de Direito, ou Psicologia, ou Ciências Sociais, ou Pedagogia, ou Serviços Sociais;

II - possuir experiência administrativa na área;

III - ter idoneidade moral e reconhecida aptidão para o desempenho da função.

Parágrafo único. O diretor deverá residir no estabelecimento, ou nas proximidades, e dedicará tempo integral à sua função.

Art. 76. O Quadro do Pessoal Penitenciário será organizado em diferentes categorias funcionais, segundo as necessidades do serviço, com especificação de atribuições relativas às funções de direção, chefia e assessoramento do estabelecimento e às demais funções.

Art. 77. A escolha do pessoal administrativo, especializado, de instrução técnica e de vigilância atenderá a vocação, preparação profissional e antecedentes pessoais do candidato.

§ 1º O ingresso do pessoal penitenciário, bem como a progressão ou a ascensão funcional dependerão de cursos específicos de formação, procedendo-se à reciclagem periódica dos servidores em exercício.

§ 2º No estabelecimento para mulheres somente se permitirá o trabalho de pessoal do sexo feminino, salvo quando se tratar de pessoal técnico especializado.

CAPÍTULO II

Da Penitenciária

Art. 88. O condenado será alojado em cela individual que conterà dormitório, aparelho sanitário e lavatório.

(Às Comissões de Serviços de Infraestrutura; de Assuntos Econômicos; e de Constituição, Justiça e Cidadania, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no DSF em 26/08/2011.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília-DF
OS: 14327/2011

4

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 170, de 2012 – Complementar, *que regula a forma como, mediante deliberação dos Estados e do Distrito Federal, isenções, incentivos e benefícios fiscais relacionados ao ICMS serão concedidos e revogados, conforme disposto nos arts. 150, § 6º e 155, § 2º, inciso XII, alínea g, da Constituição Federal.*

RELATOR: Senador **CYRO MIRANDA**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame desta Comissão, preliminarmente ao exame pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 170, de 2012 – Complementar, de autoria do Senador RICARDO FERRAÇO. Conforme a ementa em epígrafe, o projeto visa atender aos comandos da Constituição Federal (CF) inscritos no § 6º do art. 150 e na letra g do inciso XII do § 2º do art. 155. O primeiro, introduzido pela Emenda Constitucional (EC) nº 3, de 17 de março de 1993, exige lei específica do ente tributante para a concessão de qualquer subsídio, isenção, redução de base de cálculo, crédito presumido, anistia ou remissão, relativamente a tributos, sem prejuízo do disposto na alínea g do inciso XII do § 2º do art. 155. Referida alínea incumbe a lei complementar de regular a forma como, mediante deliberação dos Estados e do Distrito Federal (DF), isenções, incentivos e benefícios fiscais serão concedidos e revogados, relativamente ao Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS).

Em resumo, a proposição visa substituir a Lei Complementar (LCP) nº 24, de 7 de janeiro de 1975, que *dispõe sobre os convênios para concessão de isenções do imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias (ICM), e dá outras providências*. A LCP nº 24, de 1975, regulou o § 6º do art. 23

da CF de 1967, com a redação dada pela EC nº 1, de 17 de outubro de 1969, segundo o qual as isenções do ICM serão concedidas ou revogadas nos termos fixados em convênios, celebrados e ratificados pelos Estados, segundo o disposto em lei complementar. O Supremo Tribunal Federal (STF) entendeu, em diversas oportunidades, que a referida lei foi recepcionada pela Constituição de 1988.

O projeto sob exame altera, no mérito, os arts. 1º, 2º, 4º, 5º, 6º, 8º, 11, 15 e 16, e o § 2º do art. 14 da LCP nº 24, de 1975, mantendo inalterados (no mérito) o *caput* e § 3º de seu art. 2º, bem como os arts. 3º, 7º, 9º, 10, 12, 13 e o *caput* e § 1º do art. 14. O projeto cria, ainda, artigo (2º) específico para regular a revogação de benefícios fiscais. O quadro comparativo da LCP nº 24, de 1975, e do PLS nº 170, de 2012 – Complementar, anexo, evidencia as semelhanças e diferenças entre os dois.

Conteúdo dos dispositivos e justificativas

Examinemos os artigos do projeto, realçando as inovações introduzidas e as respectivas justificativas.

Art. 1º

O art. 1º elenca as modalidades de benefícios fiscais passíveis de concessão pelos entes tributantes, mediante prévia autorização em convênios por eles celebrados. A expressão “benefícios fiscais” é utilizada neste relatório como gênero que se desdobra em várias espécies de desonerações. Adiciona aos já explicitados na LCP nº 24, de 1975, os seguintes: anistia, remissão, subsídio e fixação de alíquota interna inferior à prevista para a operação ou prestação interestadual. Elimina, por desnecessária no contexto atual, a menção “às prorrogações e às extensões das isenções vigentes nesta data”. Fica claro que os convênios não criam benefícios, mas apenas autorizam os Estados e o DF a criá-los.

Art. 2º

Este artigo reúne normas sobre revogação de benefícios, prevendo que: (i) serão revogados nos termos de convênio superveniente; (ii) as respectivas leis concessivas perderão eficácia a partir da data estabelecida no referido convênio; (iii) os Estados e o DF poderão revogá-los por lei específica, independentemente de previsão em convênio; (iv) os direitos adquiridos

relativamente a benefícios concedidos por prazo certo e em função de determinadas condições serão respeitados.

O autor argumenta que:

a) a deliberação pela revogação dos benefícios anteriormente autorizados implica a perda de eficácia da legislação estadual, independentemente de qualquer ato do Poder Legislativo local. Não se trata de revogar por convênio algo previsto em lei, pois o que se revoga é a autorização anteriormente concedida, de modo que a legislação estadual perde automaticamente a sua sustentação. Evita-se com isso que a inércia ou demora do legislador estadual em revogar a norma instituidora do benefício prolongue, indevidamente, a sua fruição;

b) nada impede que a unidade federativa revogue, a qualquer tempo, benefício por ela instituído;

c) a preservação dos benefícios concedidos mediante assunção de obrigações comutativas e com prazo de vigência certo está assegurada pelo art. 5º, XXXVI, da CF.

Art. 3º

Os convênios serão celebrados em reuniões, presididas por representante do Governo Federal, de representantes do Poder Executivo dos Estados e do DF, após prévia convocação de todos eles.

A autorização para a concessão de benefícios e a respectiva revogação dependerá da aprovação cumulativa de, pelo menos: (i) três quintos dos Estados e do DF; (ii) uma Unidade da Federação localizada em cada uma das Regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste, Norte e Nordeste.

A resolução adotada na reunião será publicada no Diário Oficial da União dentro de dez dias a contar do seu término.

A redução do quórum para aprovação de benefícios – de 27 (unanimidade) para 17 (3/5) Unidades da Federação – é a modificação mais importante do projeto. O quórum para revogação de benefícios também é reduzido de 22 (4/5) para 17. O quórum para a realização de reuniões, ao contrário, é aumentado de 14 (maioria) para 17. Extingue-se a ratificação –

expressa ou tácita – do convênio por decreto dos Governadores, hoje prevista pelo art. 4º da LCP nº 24, de 1975.

Justifica-se que:

- a) o quórum de 3/5 é similar ao que se exige para alteração da CF;
- b) a anuência cumulativa de, pelo menos, uma Unidade Federativa de cada região visa evitar a formação de blocos regionais que possam prejudicar as regiões com menor quantidade de Estados;
- c) dado o caráter meramente autorizativo da deliberação para concessão de benefícios, basta a anuência dos representantes do Poder Executivo estadual e distrital, para que o convênio tenha validade;
- d) para atender ao princípio da legalidade, é indispensável a posterior edição de lei estadual específica para instituição do benefício autorizado, a teor do art. 150, § 6º, da CF.

Art. 4º

É facultado aos convênios limitarem a aplicação de qualquer cláusula a uma ou algumas Unidades da Federação.

Art. 5º

Como regra geral, a vigência dos convênios terá início no trigésimo dia após a respectiva publicação.

Art. 6º

Os convênios aplicam-se mesmo às Unidades da Federação que, convocadas, não tenham participado das reuniões.

Art. 7º

O dispositivo proíbe as Unidades da Federação que concederem ou mantiverem benefícios em desacordo com a lei que resultar do projeto de: (i) receberem transferências voluntárias; (ii) obterem garantia, direta ou indireta, de outro ente; (iii) contratarem operações de crédito, ressalvadas as destinadas ao

refinanciamento da dívida mobiliária e as que visem à redução das despesas com pessoal.

Manda, ademais, aplicar aos agentes públicos responsáveis pela infração as punições dos seguintes diplomas legais:

- a) Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal;
- b) Lei nº 1.079, de 10 de abril de 1950, que *define os crimes de responsabilidade e regula o respectivo processo de julgamento*, relativamente ao Presidente da República, Ministros de Estado, Ministros do STF, Procurador Geral da República, Governadores de Estados e seus Secretários;
- c) Decreto-Lei nº 201, de 27 de fevereiro de 1967, que dispõe sobre a responsabilidade dos Prefeitos e Vereadores;
- d) Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, que *dispõe sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de enriquecimento ilícito no exercício de mandato, cargo, emprego ou função na administração pública direta, indireta ou fundacional*.

São, assim, eliminadas as sanções previstas no art. 8º da LCP nº 24, de 1975, a saber:

- i) a nulidade do ato e a ineficácia do crédito fiscal atribuído ao estabelecimento recebedor da mercadoria;
- ii) a exigibilidade do imposto não pago ou devolvido e a ineficácia da lei ou ato que conceda remissão do débito correspondente.

Desaparecem, também, as sanções que, na dicção do parágrafo único do art. 8º, “poder-se-ão acrescer” às retrorreferidas “sanções”:

- i) a presunção da irregularidade das contas correspondentes ao exercício, a juízo do Tribunal de Contas da União (TCU); e
- ii) a suspensão do pagamento das quotas referentes ao Fundo de Participação dos Estados e do DF (FPE), ao Fundo Especial, e aos impostos referidos nos itens VIII e IX do art. 21 da Constituição Federal de 1967/1969.

Na realidade, a Constituição de 1988 eliminou: (i) o Fundo Especial, composto de 2% do produto da arrecadação do Imposto de Renda (IR) e do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI); e (ii) os Impostos sobre Operações Relativas a Combustíveis e Lubrificantes (IULC), Energia Elétrica (IUEE) e Minerais do País (IUMP). Os três impostos únicos – IUEE, IULC e IUMP – tinham o produto da sua arrecadação destinado, majoritariamente, a Estados e Municípios.

Art. 8º

Veda aos Municípios, sob pena das sanções previstas no art. 7º, concederem qualquer benefício relacionado no art. 1º relativamente à sua parcela na receita do ICMS.

Art. 9º

Os convênios poderão definir as condições gerais para a concessão unilateral de anistia, remissão, transação, moratória, parcelamento de débitos fiscais e ampliação do prazo de recolhimento do imposto.

Art. 10

O Regimento das reuniões será aprovado em convênio, observado o quórum exigido para a concessão ou revogação de benefícios.

Art. 11

O *caput* mantém os benefícios decorrentes de convênios vigentes à data da lei resultante, até que revogados ou alterados por outro.

O § 1º faculta a convalidação de benefícios concedidos pela legislação estadual e a autorização para a remissão dos créditos deles decorrentes, mediante convênio firmado de acordo com o art. 3º.

O § 2º permite que a convalidação vigore por prazo determinado, ressalvando que o benefício concedido por prazo certo e em função de determinadas condições permanecerá aplicável *até a data fixada no respectivo ato individual de concessão*.

O § 3º estabelece o prazo de noventa dias (a contar da publicação da

lei decorrente) para a celebração do convênio de que se trata, e estipula que permanecerá *em vigor a legislação estadual anteriormente editada, enquanto não houver deliberação dos Estados e do DF acerca dos atos que serão ou não convalidados.*

Em prol da convalidação de benefícios concedidos no passado sem a prévia anuência do Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ), argumenta-se que:

a) diversas reuniões sobre o tema já foram realizadas pelo Confaz, mas ainda não se chegou a um consenso, evidenciando que o modelo da LCP nº 24, de 1975, contrário ao espírito democrático da Constituição de 1988, torna *virtualmente impossível chegar-se a um acordo sobre questões de interesse nacional, em razão do poder de veto atribuído a cada uma das unidades federadas;*

b) a supressão abrupta dos benefícios resultaria em prejuízos sociais e econômicos graves para diversos entes que deles dependem para viabilizar seu desenvolvimento econômico e social. É necessário um prazo razoável para que os Estados possam organizar suas finanças e planejar meios alternativos para assegurar serviços públicos e manter e gerar empregos;

c) os benefícios concedidos por prazo certo e mediante condições comutativas devem ser mantidos nos termos do ato concessório inclusive para evitar ações indenizatórias contra o Poder Público, conforme previsto no art. 37, § 6º, da Carta Magna.

Art. 12

O artigo repete regra estatuída no art. 14 da LCP nº 24, de 1975, que, sob a designação de “suspensão”, estabelece o diferimento (substituição tributária para trás) da cobrança do ICMS devido nas remessas de mercadorias pelo estabelecimento do produtor para estabelecimento de cooperativa de que faça parte, situada no mesmo Estado, ou desta para estabelecimento, no mesmo Estado, dela própria, de cooperativa central ou de federação de cooperativas, de que a cooperativa remetente faça parte.

Justifica-se que a matéria disciplina os efeitos do ato cooperativo e deveria ser regulada por lei complementar específica, na forma do art. 146, III, c, da Constituição, porém, na sua ausência, deve permanecer tratada junto com a

matéria objeto deste projeto.

Art. 13

O art. 13 exclui a aplicação da lei que resultar do projeto *às indústrias instaladas ou que vierem a se instalar na Zona Franca de Manaus (ZFM), durante o prazo previsto nos arts. 40 e 92 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT)*, isto é, até 5 de outubro de 2023. O art. 15 da lei atual, que privilegia a ZFM, não fixa prazo e veda *às demais Unidades da Federação determinar a exclusão de incentivo fiscal, prêmio ou estímulo concedido pelo Estado do Amazonas*. Segundo o autor, a manutenção da regra da LCP objetiva evitar controvérsias jurídicas.

Art. 14

Esse artigo reproduz o art. 13 da lei atual, que deu nova redação ao art. 178 do Código Tributário Nacional (Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966), que até hoje se mantém em vigor. Sua supressão poderia causar insegurança jurídica.

Art. 15

Prevê a vigência imediata da lei resultante e revoga a LCP nº 24, de 1975.

Outras justificativas

Além das justificativas específicas, relacionadas a dispositivos do projeto, retromencionadas, o autor apresenta justificativas genéricas que embasam as inovações.

Segundo o nobre Senador capixaba, a tentativa de compatibilizar a LCP nº 24, de 1975, com a atual Constituição enfrenta dificuldades jurídicas e práticas que comprometem a eficácia de princípios constitucionais e interferem com o equilíbrio federativo. Elenca as principais:

a) a primeira diz respeito à manifestação exclusiva dos Poderes Executivos dos Estados e do DF na instituição e revogação de benefícios, que fere o princípio constitucional da reserva legal;

b) a segunda consiste na exigência de deliberação unânime para a concessão de benefícios, que implica poder de veto cujo exercício impede a utilização de mecanismos desonerativos do ICMS com a finalidade de implementar programas de desenvolvimento essenciais à concretização do objetivo fundamental da República de reduzir as desigualdades regionais e sociais, que é também princípio de ordem econômica (arts. 3º, III e 170, VII, da CF);

c) a terceira decorre das sanções cumulativas previstas para o descumprimento da sistemática de convênios. A cobrança do imposto indevidamente dispensado na operação tributada e a glosa do crédito atribuído ao estabelecimento recebedor da mercadoria permitem a cobrança do ICMS em duplicidade, contrariando o princípio da não cumulatividade do imposto (CF, art. 155, § 2º, I). A suspensão do repasse do FPE, o qual é assegurado pela Constituição, e a declaração de irregularidade de contas pelo TCU – órgão de fiscalização da União e não dos Estados nem do DF – são de duvidosa constitucionalidade. A suspensão de distribuição de quotas relativas aos impostos únicos federais tornou-se inaplicável com a extinção deles;

d) a quarta tem a ver com a natureza jurídica dos convênios. Sob a égide da CF de 1967, com a redação da EC nº 1, de 1969, eles eram veículos introdutórios de desonerações do antigo ICM. Tinham força de lei, de observância obrigatória por todos os entes federados. Com a Constituição atual, ainda que possam ser mantidos como forma de exteriorização da deliberação dos Estados e do DF, não poderão ir além da mera autorização para que as unidades federadas, por lei, disponham sobre os benefícios de seu interesse.

Por fim, o autor aduz que, após ter declarado inconstitucionais diversas leis e atos normativos estaduais e distritais concessivos de benefícios em virtude da inexistência de autorização em convênio aprovado nos termos da LCP nº 24, de 1975, o STF cogita a edição de uma Súmula Vinculante, que poderia: (i) paralisar a eficácia de uma vasta gama de atos estaduais concessivos de desonerações; (ii) exigir dos contribuintes que observaram a legislação estadual o pagamento do imposto dispensado no passado. A eventual edição da Súmula Vinculante representaria um verdadeiro “caos jurídico”, gerando insegurança jurídica e graves prejuízos socioeconômicos para os Estados atingidos e para todo o País, como apontam estudos econômicos elaborados pela Fundação Getúlio Vargas e pela Rosenberg & Associados.

Não foram oferecidas emendas.

II – ANÁLISE

Constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e regimentalidade

Nada obsta a constitucionalidade formal da proposição sob análise. A edição de lei complementar pelo Congresso Nacional, inobstante versar sobre tributo de competência estadual, é expressamente prevista no art. 155, § 2º, XII, g, da CF. Esse dispositivo claramente limita a autonomia dos Estados e do DF no que respeita à concessão de benefícios fiscais, no intuito de obter a maior harmonização possível nessa delicada matéria, prevenindo a chamada “guerra fiscal”, de consequências desastrosas para o equilíbrio da Federação. A iniciativa cabe a qualquer parlamentar federal, a teor do art. 61, *caput*, da CF.

A juridicidade da proposição está fartamente demonstrada pelas suas características: espécie normativa adequada; inovação do ordenamento jurídico; generalidade; coercibilidade (art. 7º); compatibilidade e harmonização com o ordenamento jurídico brasileiro, em especial com o Código Tributário Nacional (CTN).

A técnica legislativa empregada está consonante com a LCP nº 95, de 1998. A tramitação se dá em conformidade com o Regimento Interno do Senado Federal.

Mérito

Não há dúvida de que uma das principais causas do que se convencionou denominar “guerra fiscal” decorre da inadequação e mesmo da obsolescência da LCP nº 24, de 1975, marco legal para a concessão e revogação de isenções, incentivos e benefícios fiscais, de que trata o art. 155, § 2º, XII, g, da CF.

Historicamente, a LCP nº 24, de 1975, visou regular o § 6º do art. 23 da Constituição de 1967, com a redação da EC nº 1, de 17 de outubro de 1969, *verbis*:

§ 6º As isenções do imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias serão concedidas ou revogadas nos termos fixados em convênios, celebrados e ratificados pelos Estados, segundo o disposto em

lei complementar.

Cabe mencionar que:

a) a concessão de isenções de ICM – predecessor do ICMS – por convênios interestaduais convivia com isenções concedidas pela União, a teor do § 2º do art. 19 da Constituição Federal de 1967/1969:

§ 2º A União, mediante lei complementar e atendendo a relevante interesse social ou econômico nacional, poderá conceder isenções de impostos estaduais e municipais.

b) a autonomia política e financeira dos Estados e do DF estava muito enfraquecida durante os governos militares que se sucederam no período 1964/1985. A receita tributária estava muito concentrada na União. Os governadores dos Estados e do DF, no período 1966/1978, escolhidos em eleições indiretas, eram praticamente nomeados pelo Presidente da República;

c) havia, no período citado, uma política de desenvolvimento regional, baseada em incentivos fiscais relacionados com tributos federais, em especial o IR.

Nesse contexto, a exigência da prévia aprovação unânime dos Estados e do DF para que qualquer Unidade da Federação concedesse isenção ou benefício fiscal, em sentido lato, era plenamente justificável.

A menção a *convênio celebrado nos termos da LCP nº 24, de 1975*, feita no § 8º do art. 34 do ADCT para propósito diverso (autorização para os Estados e o DF regularem provisoriamente o ICMS, na omissão do Congresso Nacional) e a renovada exigência de lei complementar para regular a concessão pelos Estados de benefícios fiscais do ICMS, sucessor do ICM, forneceram elementos para que o STF entendesse ter sido aquela lei complementar recepcionada pela atual Constituição. Na verdade, a Suprema Corte não examinou todos os aspectos particulares da LCP nº 24, de 1975, até porque as ações diretas de inconstitucionalidade não se prestam ao controle de constitucionalidade de leis anteriores à CF de 1988.

Entretanto, talvez uma lei tributária não tenha sido tão violada quanto a LCP nº 24, de 1975. É certo que o desrespeito contumaz se deve ao fato de a referida lei estar “totalmente superada”. Com efeito, o contexto político

e econômico atual é totalmente diverso daquele em que editada. O art. 151, III, da CF veda à União instituir isenções de tributos da competência dos Estados, do DF ou dos Municípios. A autonomia política e financeira dos Estados e do DF – aos quais se juntaram os Municípios – foi fortalecida pelo Constituinte de 1988. A política de desenvolvimento regional calcada na renúncia do IR esvaneceu-se a partir da última década do século XX. Apenas a Zona Franca de Manaus foi prestigiada, inclusive pelo constituinte originário (ADCT, art. 40) e derivado (ADCT, art. 92).

Daí as iniciativas parlamentares de atualizar a LCP nº 24, de 1975, e de revogá-la, para implantar novo modelo em seu lugar, dos quais são exemplos, no Senado, além da presente proposição, (i) o PLS nº 240, de 2006 – Complementar, de autoria do Senador FLEXA RIBEIRO, pendente de apreciação da CAE, mas já aprovado, com emendas, por esta Comissão e pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ); e (ii) o PLS nº 85, de 2010 – Complementar, do então Senador MARCONI PERILLO, pendente de exame pela CAE. Ambas as proposições convergem com o projeto ora relatado no sentido de se reduzir o quórum de deliberação do CONFAZ para autorizar os Estados e o DF a concederem benefícios fiscais.

Os objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil, no sentido de garantir o desenvolvimento nacional, erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e **regionais**, inscritos nos incisos II e III do art. 3º da Carta Magna, só poderão ser alcançados com a utilização, entre outros mecanismos previstos na CF, de:

i) isenções, reduções ou diferimento temporário de tributos federais devidos por pessoas físicas ou jurídicas (art. 43, § 2º, III);

ii) incentivos fiscais da União destinados a promover o equilíbrio de desenvolvimento socioeconômico, entre as diferentes regiões do País (art. 151, I);

iii) subsídio, isenção, redução de base de cálculo, crédito presumido, anistia, remissão, relativos a impostos, taxas ou contribuições, concedidos mediante lei específica federal, estadual ou municipal, atendido, no caso do ICMS, o disposto no art. 155, § 2º, XII, g, ou seja, mediante prévia deliberação dos Estados e do DF.

A forma federativa do Estado brasileiro, erigida em cláusula pétrea pelo art. 60, § 4º, I, da CF, não subsistirá se as Unidades da Federação não

puderem lançar mão dos mecanismos que a própria Constituição consagrou para a consecução dos citados objetivos fundamentais. Infelizmente é o que acontecerá se prevalecer a impraticável regra da unanimidade exigida pela LCP nº 24, de 1975. Esse quórum, que não tem fundamento constitucional, permite, por exemplo, que o Estado de São Paulo, cujo valor adicionado bruto da indústria de transformação corresponde a 43% do total nacional (em 2009), vete um incentivo fiscal para a instalação de indústria nova pretendido, por exemplo, por um dos vinte e quatro Estados, cuja soma dos respectivos valores adicionados brutos da indústria de transformação não alcança o da indústria paulista. Essa regra não só inviabiliza a redução das desigualdades regionais e sociais, como também promove a concentração da produção industrial em poucos Estados, agravando a desigualdade regional e as iniquidades econômicas e sociais dela decorrentes.

O quórum de deliberação proposto contém dupla exigência, ao exigir a aprovação de: (i) três quintos dos Estados e do DF, perfazendo dezessete Estados; e (ii) ao menos uma Unidade da Federação de cada uma das cinco macrorregiões do País. Afasta-se, assim, uma temida coalizão dos dezesseis Estados das Regiões Nordeste (9) e Norte (7). Nas reuniões do Confaz, convocadas para decidir sobre a pretensão de um ou mais Estados dessas duas regiões, por exemplo, não bastaria que a totalidade dos Estados dessas duas regiões votassem a favor. Seria necessário que, no mínimo, mais três Estados – oriundos de cada uma das outras três regiões do País – agregassem seus votos favoráveis aos dezesseis Estados das duas Regiões menos desenvolvidas da Nação. A dupla exigência apresenta a dupla vantagem de flexibilizar o quórum e de evitar prejuízos para as regiões compostas por poucos Estados (4 ou 3).

Não há dúvida que a proposição restabelece a primazia dos princípios federativo, da autonomia dos entes federados, da separação dos poderes e da legalidade, ao deixar claro que: (i) o convênio é ato meramente autorizativo do benefício; (ii) cada Estado decide aplicá-lo ou não; (iii) por meio de sua Assembleia (ou Câmara) Legislativa; (iv) a qual editará lei específica, caso decida adotar o benefício. Esses princípios são desrespeitados no regime instituído pela LCP nº 24, de 1975, em que os convênios são, muitas vezes, imperativos e a vontade do Poder Executivo se sobrepõe à do Legislativo em matéria reservada à lei.

A proposição restabelece, ainda, o respeito ao princípio da não cumulatividade do ICMS, ao eliminar a permissão de glosa do crédito atribuído ao estabelecimento adquirente da mercadoria procedente de outro Estado conessor de eventual benefício na remessa. Essa sanção nunca foi legitimada

pelo STF. Ao contrário, alguns votos proferidos por Ministros da Suprema Corte, como Sepúlveda Pertence e Ellen Gracie, criticaram a parte final do inciso I do art. 8º da LCP nº 24, de 1975, afirmando que “inconstitucionalidades não se compensam”.

Outro grande mérito do projeto é prestigiar a segurança jurídica, superprincípio que seria ferido de morte caso os milhares de contribuintes e responsáveis de todos os Estados da Federação fossem intimados a recolher aos cofres públicos valores astronômicos derivados da cobrança do ICMS e acréscimos legais de anos pretéritos que, de repente, seriam devidos pelo fato de as leis e atos normativos concessivos da renúncia tributária terem sido declarados inconstitucionais pelo STF. Alguns economistas calculam que esse passivo incobrável superaria R\$ 100 bilhões. Mesmo sabedores de que a Suprema Corte tem o poder de modular os efeitos de suas decisões e que seus ministros preferirão optar pelo efeito prospectivo e não retrospectivo das decisões que invalidaram os benefícios do ICMS, o fato é que toda a Nação, inclusive os próprios Ministros do STF, aguardam o pronunciamento do Congresso Nacional. Com efeito, só o Poder Legislativo Federal tem a competência para mudar a lei. E ao Senado Federal, Casa que é da Federação, cabe a iniciativa de encontrar uma solução adequada para essa magna questão. E a solução não deve ser diferente da proposta pelo projeto sob exame, qual seja, a de instrumentar e incitar o CONFAZ a celebrar rapidamente um convênio que autorize os Estados:

a) a concederem remissão dos créditos decorrentes da invalidação judicial dos benefícios fiscais concedidos até a edição da lei complementar resultante deste projeto sem amparo em convênio celebrado nos termos da LCP nº 24, de 1975; e

b) a convalidarem os benefícios fiscais referidos na letra “a”.

Urge, pois, que esta Casa aprove o Projeto de Lei do Senado nº 170, de 2012 – Complementar.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 170, de 2012 – Complementar.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

ANEXO

QUADRO COMPARATIVO DA LEI COMPLEMENTAR Nº 24, DE 7 DE JANEIRO DE 1975 E DO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR DO SENADO FEDERAL Nº 170, DE 2012

<u>LEI COMPLEMENTAR Nº 24, DE 7 DE JANEIRO DE 1975</u>	PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 170, DE 2012 (Complementar)
Dispõe sobre os convênios para a concessão de isenções do imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias, e dá outras providências.	Regula a forma como, mediante deliberação dos Estados e do Distrito Federal, isenções, incentivos e benefícios fiscais relacionados ao imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação serão concedidos e revogados, conforme disposto nos artigos 150, § 6º e 155, § 2º, inciso XII, alínea g, da Constituição Federal.
Art. 1º As isenções do imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias serão concedidas ou revogadas nos termos de convênios celebrados e ratificados pelos Estados e pelo Distrito Federal, segundo esta Lei.	Art. 1º As isenções, incentivos e benefícios fiscais relacionados ao imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação serão concedidos por lei específica do ente interessado, mediante autorização em convênios celebrados pelos Estados e pelo Distrito Federal, segundo esta Lei Complementar.
<i>Parágrafo único.</i> O disposto neste artigo também se aplica:	<i>Parágrafo único.</i> O disposto neste artigo aplica-se também a:
I - à redução da base de cálculo;	I - redução da base de cálculo;
II - à devolução total ou parcial, direta ou indireta, condicionada ou não, do tributo, ao contribuinte, a responsável ou a terceiros;	VII - devolução, total ou parcial, direta ou indireta, condicionada ou não, do imposto, ao contribuinte, a responsável ou a terceiros;
III - à concessão de créditos presumidos;	V - crédito presumido;
IV - a quaisquer outros incentivos ou favores fiscais ou financeiro-fiscais, concedidos com base no Imposto de Circulação de Mercadorias, dos quais resulte redução ou eliminação, direta ou indireta, do respectivo ônus;	VIII - quaisquer outros incentivos ou favores fiscais ou financeiros-fiscais concedidos com base no imposto, dos quais resulte redução ou eliminação, direta ou indireta, do respectivo ônus.
V - às prorrogações e às extensões das isenções vigentes nesta data.	Inexistente

<u>LEI COMPLEMENTAR Nº 24, DE 7 DE JANEIRO DE 1975</u>	PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 170, DE 2012 (Complementar)
Inexistente	II - anistia;
Inexistente	III - remissão;
Inexistente	IV - subsídio;
Inexistente	VI - fixação de alíquota interna inferior à prevista para a operação ou prestação interestadual;
Inexistente	Art. 2º As isenções, incentivos e benefícios de que trata o art. 1º serão revogados nos termos de convênios celebrados pelos Estados e pelo Distrito Federal, segundo esta Lei Complementar.
	§ 1º A partir da data estabelecida em convênio, perderão a eficácia as leis concessivas das respectivas isenções, incentivos e benefícios.
	§ 2º Poderão os Estados e o Distrito Federal, por lei específica, revogar isenções, incentivos e benefícios que tenham concedido, independentemente de previsão em convênio.
	§ 3º Serão respeitados os direitos adquiridos em relação a incentivos concedidos por prazo certo e em função de determinadas condições.
Art. 2º Os convênios a que alude o art. 1º, serão celebrados em reuniões para as quais tenham sido convocados representantes de todos os Estados e do Distrito Federal, sob a presidência de representantes do Governo federal.	Art. 3º Os convênios a que aludem os arts. 1º e 2º serão celebrados em reuniões para as quais tenham sido convocados representantes do Poder Executivo de todos os Estados e do Distrito Federal, sob a presidência de representantes do Governo Federal.
§ 1º As reuniões se realizarão com a presença de representantes da maioria das Unidades da Federação.	Inexistente
§ 2º A concessão de benefícios dependerá sempre de decisão unânime dos Estados representados; a sua revogação total ou parcial dependerá de aprovação de quatro quintos, pelo menos, dos representantes presentes.	§ 1º A autorização para a concessão de isenções, incentivos e benefícios, bem como a sua revogação, dependerá, cumulativamente, da aprovação de, pelo menos: I - 3/5 (três quintos) dos Estados e do Distrito Federal; II - 1 (uma) Unidade da Federação localizada em cada uma das Regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste, Norte e Nordeste.
§ 3º Dentro de 10 (dez) dias, contados da data	§ 2º Dentro de 10 (dez) dias, contados da

<u>LEI COMPLEMENTAR Nº 24, DE 7 DE JANEIRO DE 1975</u>	PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 170, DE 2012 (Complementar)
final da reunião a que se refere este artigo, a resolução nela adotada será publicada no Diário Oficial da União.	data final da reunião a que se refere este artigo, a resolução nela adotada será publicada no Diário Oficial da União.
Art. 3º Os convênios podem dispor que a aplicação de qualquer de suas cláusulas seja limitada a uma ou a algumas Unidades da Federação.	Art. 4º Os convênios podem dispor que a aplicação de qualquer de suas cláusulas seja limitada a uma ou a algumas Unidades da Federação.
Art. 4º Dentro do prazo de 15 (quinze) dias contados da publicação dos convênios no Diário Oficial da União, e independentemente de qualquer outra comunicação, o Poder Executivo de cada Unidade da Federação publicará decreto ratificando ou não os convênios celebrados, considerando-se ratificação tácita dos convênios a falta de manifestação no prazo assinalado neste artigo.	Inexistente
§ 1º O disposto neste artigo aplica-se também às Unidades da Federação cujos representantes não tenham comparecido à reunião em que hajam sido celebrados os convênios.	Inexistente
§ 2º Considerar-se-á rejeitado o convênio que não for expressa ou tacitamente ratificado pelo Poder Executivo de todas as Unidades da Federação ou, nos casos de revogação a que se refere o art. 2º, § 2º, desta Lei, pelo Poder Executivo de, no mínimo, quatro quintos das Unidades da Federação.	Inexistente
Art. 5º Até 10 (dez) dias depois de findo o prazo de ratificação dos convênios, promover-se-á, segundo o disposto em Regimento, a publicação relativa à ratificação ou à rejeição no Diário Oficial da União.	Inexistente
Art. 6º Os convênios entrarão em vigor no trigésimo dia após a publicação a que se refere o art. 5º, salvo disposição em contrário.	Art. 5º Os convênios entrarão em vigor no trigésimo dia após a publicação a que se refere o § 2º do art. 3º, salvo disposição em contrário.
Art. 7º Os convênios ratificados obrigam todas as Unidades da Federação inclusive as que, regularmente convocadas, não se tenham feito representar na reunião.	Art. 6º Os convênios aplicam-se a todas as Unidades da Federação inclusive as que, regularmente convocadas, não se tenham feito representar na reunião.
Art. 8º A inobservância dos dispositivos desta Lei acarretará, cumulativamente:	Art. 7º As Unidades da Federação que concederem ou mantiverem isenções, incentivos ou benefícios em desacordo

<u>LEI COMPLEMENTAR Nº 24, DE 7 DE JANEIRO DE 1975</u>	PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 170, DE 2012 (Complementar)
	com os dispositivos desta Lei Complementar não poderão, enquanto perdurar tal situação:
I - a nulidade do ato e a ineficácia do crédito fiscal atribuído ao estabelecimento recebedor da mercadoria;	Inexistente
II - a exigibilidade do imposto não pago ou devolvido e a ineficácia da lei ou ato que conceda remissão do débito correspondente.	Inexistente
<i>Parágrafo único.</i> Às sanções previstas neste artigo poder-se-ão acrescentar a presunção de irregularidade das contas correspondentes ao exercício, a juízo do Tribunal de Contas da União, e a suspensão do pagamento das quotas referentes ao Fundo de Participação, ao Fundo Especial e aos impostos referidos nos itens VIII e IX do art. 21 da Constituição federal .	Inexistente
Inexistente	I - receber transferências voluntárias;
Inexistente	II - obter garantia, direta ou indireta, de outro ente;
Inexistente	III - contratar operações de crédito, ressalvadas as destinadas ao refinanciamento da dívida mobiliária e as que visem à redução das despesas com pessoal.
Inexistente	<i>Parágrafo único.</i> Os agentes públicos responsáveis pela infração serão punidos segundo o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal); a Lei nº 1.079, de 10 de abril de 1950; o Decreto-Lei nº 201, de 27 de fevereiro de 1967; a Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992; e demais normas aplicáveis.
Art. 9º É vedado aos Municípios, sob pena das sanções previstas no artigo anterior, concederem qualquer dos benefícios relacionados no art. 1º no que se refere à sua parcela na receita do imposto de circulação de mercadorias.	Art. 8º É vedado aos Municípios, sob pena das sanções previstas no artigo anterior, concederem qualquer dos benefícios relacionados no art. 1º no que se refere à sua parcela na receita do imposto de circulação de mercadorias.
Art. 10. Os convênios definirão as condições gerais em que se poderão conceder, unilateralmente, anistia, remissão, transação, moratória, parcelamento de débitos fiscais e ampliação do prazo de recolhimento do	Art. 9º Os convênios poderão definir as condições gerais em que se poderão conceder, unilateralmente, anistia, remissão, transação, moratória, parcelamento de débitos fiscais e

<u>LEI COMPLEMENTAR Nº 24, DE 7 DE JANEIRO DE 1975</u>	PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 170, DE 2012 (Complementar)
imposto de circulação de mercadorias.	ampliação do prazo de recolhimento do imposto de circulação de mercadorias.
Art. 11. O Regimento das reuniões de representantes das Unidades da Federação será aprovado em convênio.	Art. 10. O Regimento das reuniões a que alude o art. 3º será aprovado em convênio, observado o quorum de aprovação previsto no seu § 1º.
Art. 12. São mantidos os benefícios fiscais decorrentes de convênios regionais e nacionais vigentes à data desta Lei, até que revogados ou alterados por outro.	Art. 11. São mantidas as isenções, os incentivos e os benefícios fiscais relacionados ao imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação decorrentes de convênios vigentes à data desta Lei Complementar, até que revogados ou alterados por outro.
§ 1º Continuam em vigor os benefícios fiscais ressaltados pelo § 6º do art. 3º do Decreto-Lei nº 406, de 31 de dezembro de 1968 , com a redação que lhe deu o art. 5º do Decreto-Lei nº 834, de 8 de setembro de 1969 , até o vencimento do prazo ou cumprimento das condições correspondentes.	Inexistente
§ 2º Quaisquer outros benefícios fiscais concedidos pela legislação estadual considerar-se-ão revogados se não forem convalidados pelo primeiro convênio que se realizar na forma desta Lei, ressaltados os concedidos por prazo certo ou em função de determinadas condições que já tenham sido incorporadas ao patrimônio jurídico de contribuinte. O prazo para a celebração deste convênio será de 90 (noventa) dias a contar da data da publicação desta Lei.	§ 1º Poderão ser convalidadas quaisquer outras isenções, incentivos e benefícios fiscais concedidos pela legislação estadual e autorizada a remissão dos créditos deles decorrentes, observado o procedimento estabelecido no art. 3º desta Lei Complementar. § 2º A convalidação de que trata o parágrafo anterior poderá vigorar por prazo determinado, ressaltadas as isenções, os incentivos e os benefícios fiscais concedidos por prazo certo e em função de determinadas condições, que permanecerão aplicáveis até a data fixada no respectivo ato individual de concessão. § 3º O convênio de que trata o parágrafo primeiro deverá ser celebrado no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data de publicação desta Lei Complementar, permanecendo em vigor a legislação estadual anteriormente editada, enquanto não houver deliberação dos Estados e do Distrito Federal acerca dos atos que serão

<u>LEI COMPLEMENTAR Nº 24, DE 7 DE JANEIRO DE 1975</u>	PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 170, DE 2012 (Complementar)
	ou não convalidados.
§ 3º A convalidação de que trata o parágrafo anterior se fará pela aprovação de 2/3 (dois terços) dos representantes presentes, observando-se, na respectiva ratificação, este quorum e o mesmo processo do disposto no art. 4º.	
Art. 13. O art. 178 do Código Tributário Nacional (Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966), passa a vigorar com a seguinte redação: “ <u>Art. 178.</u> A isenção, salvo se concedida por prazo certo e em função de determinadas condições, pode ser revogada ou modificada por lei, a qualquer tempo, observado o disposto no inciso III do art. 104.”	Art. 14. O art. 178 do Código Tributário Nacional (Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966), continua a vigorar com a seguinte redação: “Art. 178. A isenção, salvo se concedida por prazo certo e em função de determinadas condições, pode ser revogada ou modificada por lei, a qualquer tempo, observado o disposto no inciso III do art. 104.”
Art. 14. Sairão com suspensão do Imposto de Circulação de Mercadorias:	Art. 12. Sairão com suspensão do imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação:
I - as mercadorias remetidas pelo estabelecimento do produtor para estabelecimento de Cooperativa de que faça parte, situada no mesmo Estado;	I - as mercadorias remetidas pelo estabelecimento do produtor para estabelecimento de Cooperativa de que faça parte, situada no mesmo Estado;
II - as mercadorias remetidas pelo estabelecimento de Cooperativa de Produtores, para estabelecimento, no mesmo Estado, da própria Cooperativa, de Cooperativa Central ou de Federação de Cooperativas de que a Cooperativa remetente faça parte.	II - as mercadorias remetidas pelo estabelecimento de Cooperativa de Produtores, para estabelecimento, no mesmo Estado, da própria Cooperativa, de Cooperativa Central ou de Federação de Cooperativas de que a Cooperativa remetente faça parte.
§ 1º O imposto devido pelas saídas mencionadas nos incisos I e II será recolhido pelo destinatário quando da saída subsequente, esteja esta sujeita ou não ao pagamento do tributo.	<i>Parágrafo único.</i> O imposto devido pelas saídas mencionadas nos incisos I e II será recolhido pelo destinatário quando da saída subsequente, esteja esta sujeita ou não ao pagamento do tributo.
§ 2º Ficam revogados os <u>incisos IX e X do art. 1º da Lei Complementar nº 4, de 2 de dezembro de 1969.</u>	Inexistente
Art. 15. O disposto nesta Lei não se aplica às indústrias instaladas ou que vierem a instalar-se na Zona Franca de Manaus, sendo vedado às demais Unidades da Federação determinar	Art. 13. O disposto nesta Lei Complementar não se aplica às indústrias instaladas ou que vierem a instalar-se na Zona Franca de Manaus, durante o prazo

<u>LEI COMPLEMENTAR Nº 24, DE 7 DE JANEIRO DE 1975</u>	PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 170, DE 2012 (Complementar)
a exclusão de incentivo fiscal, prêmio ou estímulo concedido pelo Estado do Amazonas.	previsto nos arts. 40 e 92 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias.
Art. 16 Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.	Art. 15. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogada a Lei Complementar nº 24, de 1975.



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 170, DE 2012

(Complementar)

Regula a forma como, mediante deliberação dos Estados e do Distrito Federal, isenções, incentivos e benefícios fiscais relacionados ao imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação serão concedidos e revogados, conforme disposto nos artigos 150, §6º e 155, § 2º, inciso XII, alínea g, da Constituição Federal.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - As isenções, incentivos e benefícios fiscais relacionados ao imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação serão concedidos por lei específica do ente interessado, mediante autorização em convênios celebrados pelos Estados e pelo Distrito Federal, segundo esta Lei Complementar.

Parágrafo único – O disposto neste artigo aplica-se também a:

- I – redução da base de cálculo;
- II – anistia;
- III – remissão;
- IV – subsídio;
- V – crédito presumido;
- VI – fixação de alíquota interna inferior à prevista para a operação ou prestação interestadual;

2

VII – devolução total ou parcial, direta ou indireta, condicionada ou não, do tributo ao contribuinte, a responsável ou a terceiros;

VIII – quaisquer outros incentivos ou favores fiscais ou financeiro-fiscais, concedidos com base no imposto referido no caput, dos quais resulte redução ou eliminação, direta ou indireta, do respectivo ônus.

Art. 2º - As isenções, incentivos e benefícios de que trata o art. 1º serão revogados nos termos de convênios celebrados pelos Estados e pelo Distrito Federal, segundo esta Lei Complementar.

§1º A partir da data estabelecida em convênio, perderão a eficácia as leis concessivas das respectivas isenções, incentivos e benefícios.

§2º Poderão os Estados e o Distrito Federal, por lei específica, revogar isenções, incentivos e benefícios que tenham concedido, independentemente de previsão em convênio.

§3º Serão respeitados os direitos adquiridos em relação a incentivos concedidos por prazo certo e em função de determinadas condições.

Art.3º - Os convênios a que aludem os arts. 1º e 2º, serão celebrados em reuniões para as quais tenham sido convocados representantes do Poder Executivo de todos os Estados e do Distrito Federal, sob a presidência de representantes do Governo Federal.

§ 1º A autorização para a concessão de isenções, incentivos e benefícios, bem como a sua revogação, dependerá, cumulativamente, da aprovação de, pelo menos:

I – 3/5 (três quintos) dos Estados e do Distrito Federal;

II – 1 (uma) Unidade da Federação localizada em cada uma das Regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste, Norte e Nordeste.

§ 2º - Dentro de 10 (dez) dias, contados da data final da reunião a que se refere este artigo, a resolução nela adotada será publicada no Diário Oficial da União.

Art. 4º - Os convênios podem dispor que a aplicação de qualquer de suas cláusulas seja limitada a uma ou algumas Unidades da Federação.

Art. 5º - Os convênios entrarão em vigor no trigésimo dia após a publicação a que se refere o § 2º do art. 3º, salvo disposição em contrário.

Art. 6º - Os convênios aplicam-se a todas as Unidades da Federação inclusive as que, regularmente convocadas, não se tenham feito representar na reunião.

Art. 7º - As Unidades da Federação que concederem ou mantiverem isenções, incentivos ou benefícios em desacordo com os dispositivos desta Lei Complementar não poderão, enquanto perdurar tal situação:

3

I - receber transferências voluntárias;
II - obter garantia, direta ou indireta, de outro ente;
III - contratar operações de crédito, ressalvadas as destinadas ao refinanciamento da dívida mobiliária e as que visem à redução das despesas com pessoal.

Parágrafo único. Os agentes públicos responsáveis pela infração serão punidos segundo o Decreto-Lei no 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal); a Lei no 1.079, de 10 de abril de 1950; o Decreto-Lei no 201, de 27 de fevereiro de 1967; a Lei no 8.429, de 2 de junho de 1992; e demais normas aplicáveis.

Art. 8º - É vedado aos Municípios, sob pena das sanções previstas no artigo anterior, concederem qualquer dos benefícios relacionados no art. 1º no que se refere à sua parcela na receita do imposto de circulação de mercadorias.

Art. 9º - Os convênios poderão definir as condições gerais em que se poderão conceder, unilateralmente, anistia, remissão, transação, moratória, parcelamento de débitos fiscais e ampliação do prazo de recolhimento do imposto de circulação de mercadorias.

Art. 10 - O Regimento das reuniões a que alude o art. 3º será aprovado em convênio, observado o quorum de aprovação previsto no seu §1º.

Art. 11 - São mantidas as isenções, os incentivos e os benefícios fiscais relacionados ao imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação decorrentes de convênios vigentes à data desta Lei Complementar, até que revogados ou alterados por outro.

§1º Poderão ser convalidadas quaisquer outras isenções, incentivos e benefícios fiscais concedidos pela legislação estadual e autorizada a remissão dos créditos deles decorrentes, observado o procedimento estabelecido no art. 3º desta Lei Complementar.

§2º A convalidação de que trata o parágrafo anterior poderá vigorar por prazo determinado, ressalvadas as isenções, os incentivos e os benefícios fiscais concedidos por prazo certo e em função de determinadas condições, que permanecerão aplicáveis até a data fixada no respectivo ato individual de concessão.

§3º - O convênio de que trata o parágrafo primeiro deverá ser celebrado no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data de publicação desta Lei Complementar, permanecendo em vigor a legislação estadual anteriormente editada, enquanto não houver deliberação dos Estados e do Distrito Federal acerca dos atos que serão ou não convalidados.

4

Art. 12 - Sairão com suspensão do imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação:

I - as mercadorias remetidas pelo estabelecimento do produtor para estabelecimento de Cooperativa de que faça parte, situada no mesmo Estado;

II - as mercadorias remetidas pelo estabelecimento de Cooperativa de Produtores, para estabelecimento, no mesmo Estado, da própria Cooperativa, de Cooperativa Central ou de Federação de Cooperativas de que a Cooperativa remetente faça parte.

Parágrafo único - O imposto devido pelas saídas mencionadas nos incisos I e II será recolhido pelo destinatário quando da saída subsequente, esteja esta sujeita ou não ao pagamento do tributo.

Art. 13 - O disposto nesta Lei Complementar não se aplica às indústrias instaladas ou que vierem a instalar-se na Zona Franca de Manaus, durante o prazo previsto nos arts. 40 e 92 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias.

Art. 14 - O art. 178 do Código Tributário Nacional (Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966), continua a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 178 - A isenção, salvo se concedida por prazo certo e em função de determinadas condições, pode ser revogada ou modificada por lei, a qualquer tempo, observado o disposto no inciso III do art. 104."

Art. 15 - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogada a Lei Complementar nº 24, de 1975.

JUSTIFICAÇÃO

O projeto tem por objetivo regular o disposto no art. 155, §2º, XII, "g", da Constituição Federal, que outorga competência à lei complementar para disciplinar a forma como, mediante deliberação dos Estados e do Distrito Federal, isenções, incentivos e benefícios de ICMS serão concedidos e revogados.

A despeito da importância do tema, ainda não foi editada a lei complementar exigida pela Constituição, apesar de já terem decorrido mais de duas décadas desde a sua promulgação. Por essa razão, vigora, provisoriamente, o sistema de aprovação e revogação de desonerações de ICMS previsto na Lei Complementar nº 24/1975, nos termos do art. 34, §8º, do ADCT.¹

¹ "Art. 34. O sistema tributário nacional entrará em vigor a partir do primeiro dia do quinto mês seguinte ao da promulgação da Constituição, mantido, até então, o da Constituição de 1967, com a redação dada pela Emenda nº 1, de 1969, e pelas posteriores.

.....

5

Entretanto, a tentativa de compatibilização da Lei Complementar nº 24/1975 com a atual Constituição envolve dificuldades jurídicas e práticas que comprometem a eficácia de princípios constitucionais e interferem com o equilíbrio federativo. São três as principais dificuldades.

A primeira diz respeito à instituição e revogação de isenções, incentivos e benefícios de ICMS, que, nos termos da Lei Complementar nº 24/1975, dependeria apenas de manifestação dos Poderes Executivos dos Estados e do Distrito Federal, o que fere o princípio da reserva legal (CF, art. 150, §6º).

A segunda consiste na exigência de deliberação unânime para a concessão de isenções, incentivos e benefícios de ICMS, o que implica poder de veto cujo exercício, muitas vezes por razões interesseiras, vem impedindo a utilização de mecanismos desonerativos do ICMS com a finalidade extrafiscal de implementar programas de desenvolvimento estadual e regional essenciais para concretizar o objetivo fundamental da República de reduzir as desigualdades regionais e sociais, que é também princípio da ordem econômica (CF, arts. 3º, III e 170, VII).

A terceira decorre das sanções cumulativas previstas para o descumprimento da sistemática de convênios, entre as quais a cobrança do imposto indevidamente dispensado na operação tributada e a glosa do crédito atribuído ao estabelecimento recebedor da mercadoria, que permitem a cobrança do ICMS em duplicidade, contrariando o princípio da não-cumulatividade do imposto (CF, art. 155, §2º, I). São previstas, ainda, penalidades de duvidosa constitucionalidade para os entes públicos, como a suspensão do repasse de verbas que lhes são asseguradas pela Constituição e a declaração de irregularidade de contas pelo TCU, órgão de fiscalização da União e não dos Estados nem do Distrito Federal. Por fim, é prevista a suspensão da distribuição de quotas relativas aos impostos únicos federais, que nem sequer existem mais.

Como o sistema vigente acaba por inviabilizar, na prática, a concessão de incentivos visando o desenvolvimento econômico e social de Estados e regiões que necessitam de investimentos privados e não há sanções eficazes para o Poder Público, o que se tem, na atualidade, é um estado de anomia. Praticamente todos agem sem obediência a qualquer regramento, fomentando a chamada "guerra fiscal". A insegurança jurídica é grande, pois os contribuintes que observam a legislação estadual ficam sujeitos à cobrança dos valores dispensados no passado pelo Estado de origem. Além disso, os adquirentes das mercadorias podem ter glosados os respectivos créditos de ICMS.

§ 8º - Se, no prazo de sessenta dias contados da promulgação da Constituição, não for editada a lei complementar necessária à instituição do imposto de que trata o art. 155, I, "b", os Estados e o Distrito Federal, mediante convênio celebrado nos termos da Lei Complementar nº 24, de 7 de janeiro de 1975, fixarão normas para regular provisoriamente a matéria."

6

Temos consciência de que já existem projetos de lei em trâmite no Congresso Nacional com o objetivo de alterar a Lei Complementar nº 24/1975 para resolver os problemas apontados e adaptá-la à realidade jurídica, econômica e social.²

Entretanto, é insuficiente a reforma da Lei Complementar nº 24/1975. Essa lei foi editada com base na Constituição Federal de 1967, com a redação da Emenda Constitucional nº 01/1969, segundo a qual os convênios eram, eles mesmos, os veículos introdutórios de desonerações do antigo ICM.³ A matéria foi profundamente alterada pela Constituição Federal de 1988.⁴ Atualmente, a deliberação dos Estados e do Distrito Federal consiste em etapa prévia para que os entes investidos de competência tributária possam dispor sobre a matéria no respectivo âmbito territorial, o que deve se dar mediante lei estadual específica.⁵

Assim, ainda que possa ser mantida a figura do convênio como forma de exteriorização da deliberação dos Estados e do Distrito Federal em matéria de desonerações do ICMS, sua função será diferente da que possuía anteriormente. Se, antes, o convênio tinha força de lei, de observância obrigatória por todos os entes federados, agora, cuida-se de mera autorização para que as unidades federadas, por lei, disponham sobre os incentivos e benefícios de ICMS de seu interesse.

Daí porque é fundamental a edição de uma nova lei complementar que, substituindo o ultrapassado sistema da Lei Complementar nº 24/1975, disponha integralmente sobre a matéria, em conformidade com as normas que regem o sistema tributário nacional delineado pela Constituição em vigor.

Há urgência na apreciação da questão pelo Congresso Nacional. O Supremo Tribunal Federal, após ter declarado inconstitucionais diversas leis concessivas

² Tramitam no Senado Federal o PLS-C 240/2006, de autoria do Senador Flexa Ribeiro e o PLS-C 85/2010, de autoria do Senador Marconi Perillo, ambos aguardando exame na Comissão de Assuntos Econômicos – CAE. Além disso, tramita na Câmara dos Deputados o PLP 85/2011, de autoria dos Deputados Federais Eduardo da Fonte e Sandes Junior, que aguarda análise pela Comissão de Finanças e Tributação (CFT).

³ O art. 23, §6º, da Constituição de 1967 (com a redação da Emenda Constitucional nº 1/1969) previa que: *“As isenções do imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias serão concedidas ou revogadas nos termos fixados em convênios, celebrados e ratificados pelos Estados, segundo o disposto em lei complementar.”*

⁴ Confira-se comentário de Manoel Gonçalves Ferreira Filho ao art. 155, §2º, XII, “g”, da CF: *“Decorre desta regra que a lei complementar federal apenas regulará a forma pela qual o Estado (ou o Distrito Federal) concederá, evidentemente no âmbito de sua competência, isenções, incentivos ou benefícios fiscais em matéria de ICMS. Assim, a decisão sobre conceder ou não esses benefícios é unilateral, cabendo exclusivamente ao poder competente para tributar, entretanto, está sujeita, ao procedimento que estabelecer a lei complementar. Nota-se que, portanto, não é mais necessário convênio para a concessão de isenções, como estava no art. 23, §6º, da Emenda n. 1/69”. (Comentários à Constituição Brasileira de 1988. São Paulo: Saraiva, 1999, p. 131).*

⁵ Vide, e.g., ADI 2.458/AL – Rel. Min. Ilmar Galvão – J: 23/04/2003; ADIMC 1.247-PA (Rel. Min. Celso de Mello – J: 17/08/1995), ADIMC 1.296-PE (Rel. Min. Celso de Mello – J: 10/08/1995); RE 539.130/RS – Rel. Min. Ellen Gracie –J: 04/12/2009.

de incentivos e benefícios de ICMS em virtude da inexistência de autorização em convênio aprovado nos termos da Lei Complementar nº 24/1975, cogita a edição de uma Súmula Vinculante que poderia paralisar a eficácia de uma vasta gama de atos estaduais concessivos de desonerações do ICMS. Além disso, existe o risco de se pretender exigir dos contribuintes que observaram a legislação estadual o pagamento do imposto dispensado no passado, o que se agrava nas operações interestaduais, em que, tanto o Estado de origem, quanto o de destino das mercadorias, podem se julgar competentes para a cobrança (LC, 24/1975, art. 8º).

A eventual edição da Súmula Vinculante proposta representaria um verdadeiro “caos jurídico”, criando grande insegurança jurídica, especialmente em relação ao cumprimento de acordos firmados anteriormente. Além disso, haveria graves prejuízos socioeconômicos para os Estados atingidos e para todo o País (v.g., desemprego, perda de arrecadação, diminuição do PIB/Capita, migrações internas, diminuição na qualidade dos serviços de saúde, segurança e educação ofertados pelos Estados atingidos, diminuição do parque industrial nacional etc.), como apontam estudos econômicos elaborados pela Fundação Getúlio Vargas - FGV e pela Rosenberg & Associados:

“Utilizando a MIP-X, foi possível estimar os impactos socioeconômicos nacionais e regionais da implantação e operação dos projetos em questão. No âmbito nacional, o estudo mostra substanciais efeitos multiplicadores: os impactos indiretos e induzidos pelos projetos são muito superiores aos impactos diretos. De fato, no agregado entre os projetos, o impacto sobre o PIB gerado pela operação dos projetos se multiplica por 4,4, e o impacto anual gerado pela implantação dos mesmos se multiplica por 4,0. Os impactos sobre o emprego se multiplicam por 85,6 na implantação e por 14,1 na operação.

Embora a maior parte dos impactos diretos recaia sobre o estado onde a planta industrial está localizada, pode-se afirmar que os impactos indiretos e induzidos não são restritos geograficamente, mas são distribuídos de maneira difusa entre os estados, na medida em que os mesmos participam da cadeia produtiva da implantação e operação da planta. Assim, devido às interconexões regionais da economia, a implantação e operação dos projetos em questão gera produção substancial nos Estados que produzem as máquinas e insumos necessários para os mesmos.

Este efeito de difusão geográfica dos impactos faz com que os multiplicadores regionais não sejam tão expressivos quanto os nacionais. Entretanto, a menor dimensão das economias estaduais faz com que cada projeto individual tenha maior importância. Por exemplo, a operação dos quatro projetos localizados no Estado de Goiás gera, conjuntamente, 1,9% do PIB e 2,4% da arrecadação tributária daquele estado.

..... Talvez o melhor entendimento dos resultados do estudo possa ser obtido a partir da interpretação contrafactual. Especificamente, caso um dos projetos em questão cesse suas operações, isto geraria perdas para o País e o estado de magnitude equivalente ao impacto total computado, pois, neste caso, não somente o produto final da planta deixa de ser produzido, como os empregados perdem sua renda e portanto deixam de consumir, e os bens intermediários necessários a operação da planta deixam de ser adquiridos.

Assim, no âmbito geral, pode-se afirmar que a interrupção das atividades das plantas em questão geraria prejuízos substanciais para a economia e população dos estados e do País, bem como para os cofres públicos estaduais

e federais.” (FGV – “Impactos Socioeconômicos da Suspensão de Incentivos Fiscais” - destacamos)⁶

“Na falta de informações mais completas que permitiriam uma projeção acurada dos efeitos de tal proposição, sugere-se montar um exercício contra-factual, trabalhando-se com os dados das décadas passadas recentes, por exemplo desde 1995, na suposição de inexistência dos programas estaduais de incentivos aos novos investimentos nas regiões menos desenvolvidas no País.

.....
Diante disso, **os resultados indicam impactos dramáticos.** Entre 1995 e 2006, o PIB agregado das três regiões crescerá apenas 2,5% ao ano, contra os 3,9% ao ano, efetivamente apurados pelo IBGE. Assim, em 2006, a participação do PIB agregado das três regiões mencionadas perderia 2,2 pontos percentuais em relação ao efetivamente apurado pelo IBGE (26,7%). Isso, para um PIB total do Brasil estimado para o ano em R\$ 2.889,7 bilhões, corresponderia a uma perda para as Regiões de cerca de R\$ 64 bilhões – o equivalente a praticamente todo o PIB do Estado do Espírito Santo apurado naquele ano.

Em termos de emprego, pode-se estimar a taxa de crescimento do emprego no cenário contra-factual a partir da elasticidade marginal emprego/PIB, estimada em estudos para o período em tela em 0,45. Assim, o emprego crescerá apenas 1,13% ao ano no cenário contra-factual, contra 1,76% ao ano, estimados no cenário efetivamente ocorrido. **No acumulado do período, isso acarretaria uma perda de cerca de 7,2% de empregos existentes em 2006. Aplicando esse percentual à estimativa do IBGE de empregos assalariados existentes nas Regiões em 2006, teríamos uma perda significativa, de 430.128 empregos assalariados.**

Pode-se imaginar que, desprovidos de instrumentos de atratividade de novos investimentos, os Estados menos desenvolvidos da Nação, em função de processos históricos e condições de competitividade desfavoráveis, não só não atraíam novos investimentos, mas, em médio prazo, perderiam os já instalados, que muito provavelmente decidiriam pela realocação das atividades, mais próximas aos grandes mercados consumidores, notadamente no Sudeste.

Este movimento desencadearia um processo de **forte concentração de renda e de oportunidades de emprego, provocando em consequência uma deterioração nos indicadores sociais, como o IDH, distribuição de renda e aumento de pobreza.** Eventualmente, **aumentaria novamente o fluxo migratório na direção das regiões Sul e Sudeste,** que assim passariam a sofrer a exacerbação dos já conhecidos fenômenos de deseconomias de escala e aglomeração decorrentes do processo de deslocamento populacional e concentração demográfica

Nas atuais condições demográficas brasileiras, de fortes mudanças na pirâmide etária em todas as regiões, rápida urbanização e envelhecimento da população, poderia mesmo ser questionável a viabilidade de um movimento maciço de migração interna em direção aos pólos de desenvolvimento do Sul/Sudeste, como o do passado. **Se isso se verificar, pode-se configurar um cenário de “pior dos mundos”: a conjugação de déficit de mão-de-obra nessas regiões e de desemprego nas demais.**

Como regra geral, prevaleceria o processo de concentração de renda, e de geração de empregos, já observado nos períodos de ausência total de instrumentos para a promoção do desenvolvimento regional. **Voltaríamos, em espaço relativamente curto de tempo, à promoção da dualidade sócio-econômica crescente, fortalecendo a ideia de dois espaços, dois países, quem sabe duas nações.**

.....
O quadro de impactos desse cenário assume tons tão dramáticos a ponto de tornar legítimo o questionamento da sustentabilidade política de qualquer

⁶ http://www.adialbrasil.com.br/adial/anexo/documentos/Estudo_FGV_Incentivos_Fiscais.PDF

proposição dessa natureza.” (Rosenberg & Associados - “*Importância dos Incentivos Fiscais Regionais para o Desenvolvimento Econômico-social*” - destacamos)⁷

Diante desse quadro, é imperioso que o tema dos incentivos e benefícios fiscais baseados no ICMS seja enfrentado e solucionado rapidamente pelo Poder Legislativo, de modo a evitar os prejuízos que adviriam da suspensão abrupta da legislação estadual.

Nesse sentido, propomos uma nova regulamentação para a concessão e revogação de incentivos e benefícios fiscais estaduais, prevendo, entre outras medidas, que a deliberação dos Estados e do Distrito Federal seja exteriorizada por decisão de 3/5 das unidades federativas. Trata-se de quorum similar ao que se exige para a alteração da Constituição Federal, sendo ainda mais rígido do que o previsto para as resoluções do Senado para a fixação de alíquotas interestaduais do ICMS (CF, art. 155, §2º, IV), o que se justifica diante da extraordinária relevância da matéria. Além disso, para que não sejam formados blocos regionais que possam prejudicar as regiões com menor quantidade de Estados, exige-se, cumulativamente, a anuência de, pelo menos, uma unidade de cada região. Procura-se, com essa nova sistemática, eliminar posturas intransigentes que possam inviabilizar a utilização do ICMS como desejável instrumento de desenvolvimento regional e, ao mesmo tempo, assegurar o debate acerca da conveniência da concessão de incentivos e benefícios de ICMS, por Estados de todas as regiões do país, como exige o pacto federativo.

É importante destacar que, em face do caráter meramente autorizativo da deliberação pela concessão de incentivos e benefícios de ICMS, basta a anuência dos representantes dos Poderes Executivos dos Estados e do Distrito Federal para que o convênio tenha validade. Contudo, para atender o princípio da legalidade, é indispensável a posterior edição de lei estadual específica para instituição do incentivo ou benefício autorizado (CF, art. 150, §6º).

Por outro lado, a deliberação pela revogação dos incentivos e benefícios anteriormente autorizados implica a perda de eficácia da legislação estadual, independentemente de qualquer ato do Poder Legislativo local. Note-se que não se trata de revogar por convênio algo previsto em lei. Na verdade, o que se revoga é a autorização anteriormente concedida, de modo que a legislação estadual automaticamente perde a sua sustentação. A explicitação dessa situação na lei complementar é necessária para evitar que, por inércia ou demora do legislador estadual em revogar formalmente a norma instituidora do incentivo ou benefício, seja indevidamente prolongada a sua fruição. De qualquer modo, nada impede que a unidade federativa que tenha instituído determinado incentivo ou benefício venha a revogá-lo a qualquer tempo para atender às suas necessidades, especialmente no que concerne à Lei de Responsabilidade Fiscal. Devem ser preservadas, em qualquer caso, as vantagens

⁷ <http://www.adialbrasil.com.br/adial/anexo/propostas/1311368724973/ADIALrelatoriov9.doc>

fiscais concedidas mediante assunção de obrigações comutativas e com prazo de vigência certo, de forma a preservar os direitos adquiridos, como assegurado pelo art. 5º, XXXVI, da Constituição Federal.

Observe-se que, segundo a nossa proposta, não mais será necessária a posterior ratificação dos convênios firmados. Essa providência justifica-se, no sistema da Lei Complementar nº 24/1975, porque as reuniões do CONFAZ poderiam ser realizadas com representantes da maioria dos Estados, hipótese em que não se atingiria o quorum de deliberação previsto para a aprovação do convênio. O que se propõe agora é que a aprovação dos convênios deva ocorrer na própria reunião, o que exigirá a participação de representantes das cinco regiões do país que totalizem 3/5 das unidades da Federação. Por isso, a eficácia do convênio dependerá apenas de publicação do que foi decidido no Diário Oficial.

Com o objetivo de assegurar a observância do novo modelo, propomos sanções efetivas para os Estados e o Distrito Federal que agirem de forma unilateral, bem como para os agentes públicos responsáveis. Utilizamos como parâmetro os arts. 23, §3º e 73 da Lei de Responsabilidade Fiscal, diante da similitude do tema.

A nova sistemática de deliberação proposta, aliada às sanções previstas, fortalecerá o CONFAZ, na medida em que os incentivos e benefícios de ICMS deverão passar a ser discutidos de forma efetiva, sem espaço para ações unilaterais de qualquer tipo. A tendência é que venha a ser estabelecido um “código de conduta”, ou seja, um tipo de autorregulamentação entre os Estados e o Distrito Federal, a exemplo do que ocorre em outras Federações. Desse modo, poderão ser preservados os efeitos benéficos das desonerações fiscais e mitigados eventuais efeitos indesejáveis. A matéria poderá inclusive constar de novo regimento interno a ser elaborado pelo CONFAZ.

Ressalte-se que a experiência internacional demonstra que a competição fiscal é compatível com o federalismo e configura instrumento relevante de estímulo à atividade econômica. No caso brasileiro, os arts. 3º, III e 170, VII, da Constituição Federal determinam que a busca da máxima eficiência econômica deva ser associada ao desenvolvimento equilibrado do país, o que justifica a concessão de incentivos com o objetivo de alocar investimentos em localidades que deles necessitem.⁸

⁸ Anote-se, a propósito do tema, que o fomento da atividade econômica através de incentivos fiscais regionais é praticado em larga escala ao redor do mundo. Trata-se de um dos poucos casos de incentivos admitidos pela OCDE. A maioria das federações utiliza incentivos com a finalidade de reduzir as disparidades regionais. Conforme noticia Leonardo Alcântara Ribeiro, nos Estados Unidos da América, os estados e municípios detêm ampla autonomia para determinar tanto a base de cálculo quanto a alíquota de seus tributos, inclusive podendo escolher bases de incidência já tributadas pelo ente central. A competição fiscal é plenamente admitida, porém, não há repasses de verbas federais, o que naturalmente impõe cautelas. Na Suíça, os vinte e seis cantões competem entre si por investimentos que possam estimular a atividade econômica, mediante a redução dos respectivos tributos. No Canadá, há um modelo misto entre competição e cooperação tributárias. A exemplo do que se verifica nos Estados Unidos, as províncias

11

Como se propõe um novo marco regulatório para a questão das desonerações de ICMS, estabelecemos regras de transição para permitir aos Estados e ao Distrito Federal que deliberem sobre os efeitos das desonerações concedidas no passado. É sabido que diversas reuniões já foram realizadas pelo CONFAZ sobre o tema, mas ainda não se chegou a um consenso na forma da Lei Complementar nº 24/1975. Trata-se de mais uma evidência de que o modelo anterior não se compatibiliza com o espírito democrático da Constituição de 1988, na medida em que é virtualmente impossível chegar-se a um acordo sobre questões de interesse nacional, em razão do poder de veto atribuído a cada uma das unidades federadas, algo que não encontra paralelismo nas normas constitucionais que regulam o processo legislativo em nosso país.

Nesse sentido, além da recepção dos convênios firmados de acordo com a Lei Complementar nº 24/1975, admite-se que os Estados e o Distrito Federal possam convalidar os atos estaduais editados sem a prévia anuência do CONFAZ. A anuência, excepcionalmente, seria dada *a posteriori*, com a observância do novo sistema, no prazo de 90 dias contados da publicação da lei complementar proposta. Registre-se que a iniciativa não é inédita. A própria Lei Complementar nº 24/1975 estabeleceu regras de transição similares. Visando atenuar a insegurança jurídica em torno do tema, entendemos oportuno manter temporariamente a vigência da legislação estadual passível de convalidação, até que sobrevenha manifestação do CONFAZ a esse respeito.

O projeto também procura disciplinar os efeitos futuros dos atos praticados no passado. A supressão abrupta dos benefícios e incentivos de ICMS resultaria em prejuízos sociais e econômicos graves para diversos entes que deles dependem para viabilizar seu desenvolvimento econômico e social. De modo que tais vantagens não podem ser simplesmente revogadas, sem que, antes, seja concedido prazo razoável para que os Estados possam organizar suas finanças e planejar meios alternativos para se desenvolver e assegurar a continuidade dos serviços públicos e a manutenção e geração de empregos.

Ademais, como referido anteriormente, incentivos concedidos mediante condições comutativas e prazo certo devem ser mantidos nos termos do ato concessório, inclusive para evitar ações indenizatórias contra o Poder Público, visando o ressarcimento de prejuízos suportados pelos particulares em razão dos investimentos realizados e da

canadenses têm liberdade para criar seu próprio sistema de tributação inclusive de modo a atrair novos investimentos, porém, existe um Código de Conduta que impede competição predatória entre elas, bem como a concessão de incentivos para empresas ineficientes ou em dimensão desproporcional em relação ao valor do projeto. Ademais, o poder central mantém um programa de equalização que assegura a transferência de recursos a províncias com arrecadação abaixo da média das demais. No âmbito da União Europeia, os países que a integram são autônomos, mas submetem-se a um Código de Conduta destinado a coibir medidas (legislativas, regulatórias e administrativas) que afetem ou possam afetar de maneira significativa a localização de empresas dentro da comunidade. Para dar eficácia ao Código, há um grupo que identifica as medidas prejudiciais, dando prazo para sua solução. (*A guerra fiscal do ICMS sob uma perspectiva comparada de competição tributária*. São Paulo: FGV, ago/2010, p. 2).

12

frustração das contrapartidas que justificaram a sua realização, conforme previsto no art. 37, §6º, da Constituição Federal.

Por fim, foram reproduzidos os arts. 13 e 14 da Lei Complementar nº 24/1975, embora não tenham relação direta com o objeto da lei complementar ora proposta. Isso para evitar solução de continuidade que possa causar insegurança jurídica. De fato, o art. 13 deu nova redação ao art. 178 do CTN, que até hoje se mantém em vigor. A supressão do dispositivo poderia levar ao entendimento de que ele teria perdido a eficácia. Já o art. 14 disciplina os efeitos do ato cooperativo no tocante ao ICMS, matéria que deveria ser regulada por lei complementar específica, na forma do art. 146, III, “c” da Constituição Federal, porém, na sua ausência, deve permanecer tratada junto com a matéria objeto desta proposta.

Ainda, com o objetivo de evitar controvérsias jurídicas, foi mantida a regra da Lei Complementar nº 24/1975 que exclui os incentivos e benefícios concedidos pelo Estado do Amazonas às indústrias instaladas ou que vierem a se instalar na Zona Franca de Manaus do crivo dos demais Estados e do Distrito Federal. A regra deverá permanecer válida pelo prazo dos arts. 40 e 92 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias.

Sala das Sessões,

Senador **RICARDO FERRAÇO**

*LEGISLAÇÃO CITADA***Constituição da República Federativa do Brasil de 1988:**

TÍTULO VI
Da Tributação e do Orçamento
CAPÍTULO I
DO SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL
Seção II
DAS LIMITAÇÕES DO PODER DE TRIBUTAR

Art. 150. Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

I - exigir ou aumentar tributo sem lei que o estabeleça;

II - instituir tratamento desigual entre contribuintes que se encontrem em situação equivalente, proibida qualquer distinção em razão de ocupação profissional ou função por eles exercida, independentemente da denominação jurídica dos rendimentos, títulos ou direitos;

III - cobrar tributos:

a) em relação a fatos geradores ocorridos antes do início da vigência da lei que os houver instituído ou aumentado;

b) no mesmo exercício financeiro em que haja sido publicada a lei que os instituiu ou aumentou;

c) antes de decorridos noventa dias da data em que haja sido publicada a lei que os instituiu ou aumentou, observado o disposto na alínea b; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 42, de 19.12.2003)

IV - utilizar tributo com efeito de confisco;

V - estabelecer limitações ao tráfego de pessoas ou bens, por meio de tributos interestaduais ou intermunicipais, ressalvada a cobrança de pedágio pela utilização de vias conservadas pelo Poder Público;

VI - instituir impostos sobre:

a) patrimônio, renda ou serviços, uns dos outros;

14

b) templos de qualquer culto;

c) patrimônio, renda ou serviços dos partidos políticos, inclusive suas fundações, das entidades sindicais dos trabalhadores, das instituições de educação e de assistência social, sem fins lucrativos, atendidos os requisitos da lei;

d) livros, jornais, periódicos e o papel destinado a sua impressão.

§ 1º A vedação do inciso III, *b*, não se aplica aos tributos previstos nos arts. 148, I, 153, I, II, IV e V; e 154, II; e a vedação do inciso III, *c*, não se aplica aos tributos previstos nos arts. 148, I, 153, I, II, III e V; e 154, II, nem à fixação da base de cálculo dos impostos previstos nos arts. 155, III, e 156, I. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 19.12.2003)

§ 2º - A vedação do inciso VI, "a", é extensiva às autarquias e às fundações instituídas e mantidas pelo Poder Público, no que se refere ao patrimônio, à renda e aos serviços, vinculados a suas finalidades essenciais ou às delas decorrentes.

§ 3º - As vedações do inciso VI, "a", e do parágrafo anterior não se aplicam ao patrimônio, à renda e aos serviços, relacionados com exploração de atividades econômicas regidas pelas normas aplicáveis a empreendimentos privados, ou em que haja contraprestação ou pagamento de preços ou tarifas pelo usuário, nem exonera o promitente comprador da obrigação de pagar imposto relativamente ao bem imóvel.

§ 4º - As vedações expressas no inciso VI, alíneas "b" e "c", compreendem somente o patrimônio, a renda e os serviços, relacionados com as finalidades essenciais das entidades nelas mencionadas.

§ 5º - A lei determinará medidas para que os consumidores sejam esclarecidos acerca dos impostos que incidam sobre mercadorias e serviços.

§ 6.º Qualquer subsídio ou isenção, redução de base de cálculo, concessão de crédito presumido, anistia ou remissão, relativos a impostos, taxas ou contribuições, só poderá ser concedido mediante lei específica, federal, estadual ou municipal, que regule exclusivamente as matérias acima enumeradas ou o correspondente tributo ou contribuição, sem prejuízo do disposto no art. 155, § 2.º, XII, g. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993)

§ 7.º A lei poderá atribuir a sujeito passivo de obrigação tributária a condição de responsável pelo pagamento de imposto ou contribuição, cujo fato gerador deva ocorrer posteriormente, assegurada a imediata e preferencial restituição da quantia paga, caso não se realize o fato gerador presumido. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993)

15

Seção IV

DOS IMPOSTOS DOS ESTADOS E DO DISTRITO FEDERAL

Art. 155. Compete aos Estados e ao Distrito Federal instituir impostos sobre: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993)

I - transmissão causa mortis e doação, de quaisquer bens ou direitos; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993)

II - operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, ainda que as operações e as prestações se iniciem no exterior; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993)

III - propriedade de veículos automotores. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993)

§ 1.º O imposto previsto no inciso I: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993)

I - relativamente a bens imóveis e respectivos direitos, compete ao Estado da situação do bem, ou ao Distrito Federal

II - relativamente a bens móveis, títulos e créditos, compete ao Estado onde se processar o inventário ou arrolamento, ou tiver domicílio o doador, ou ao Distrito Federal;

III - terá competência para sua instituição regulada por lei complementar:

a) se o doador tiver domicílio ou residência no exterior;

b) se o de cujus possuía bens, era residente ou domiciliado ou teve o seu inventário processado no exterior;

IV - terá suas alíquotas máximas fixadas pelo Senado Federal;

§ 2.º O imposto previsto no inciso II atenderá ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993)

I - será não-cumulativo, compensando-se o que for devido em cada operação relativa à circulação de mercadorias ou prestação de serviços com o montante cobrado nas anteriores pelo mesmo ou outro Estado ou pelo Distrito Federal;

II - a isenção ou não-incidência, salvo determinação em contrário da legislação:

16

a) não implicará crédito para compensação com o montante devido nas operações ou prestações seguintes;

b) acarretará a anulação do crédito relativo às operações anteriores;

III - poderá ser seletivo, em função da essencialidade das mercadorias e dos serviços;

IV - resolução do Senado Federal, de iniciativa do Presidente da República ou de um terço dos Senadores, aprovada pela maioria absoluta de seus membros, estabelecerá as alíquotas aplicáveis às operações e prestações, interestaduais e de exportação;

V - é facultado ao Senado Federal:

a) estabelecer alíquotas mínimas nas operações internas, mediante resolução de iniciativa de um terço e aprovada pela maioria absoluta de seus membros;

b) fixar alíquotas máximas nas mesmas operações para resolver conflito específico que envolva interesse de Estados, mediante resolução de iniciativa da maioria absoluta e aprovada por dois terços de seus membros;

VI - salvo deliberação em contrário dos Estados e do Distrito Federal, nos termos do disposto no inciso XII, "g", as alíquotas internas, nas operações relativas à circulação de mercadorias e nas prestações de serviços, não poderão ser inferiores às previstas para as operações interestaduais;

VII - em relação às operações e prestações que destinem bens e serviços a consumidor final localizado em outro Estado, adotar-se-á:

a) a alíquota interestadual, quando o destinatário for contribuinte do imposto;

b) a alíquota interna, quando o destinatário não for contribuinte dele;

VIII - na hipótese da alínea "a" do inciso anterior, caberá ao Estado da localização do destinatário o imposto correspondente à diferença entre a alíquota interna e a interestadual;

IX - incidirá também:

a) sobre a entrada de bem ou mercadoria importados do exterior por pessoa física ou jurídica, ainda que não seja contribuinte habitual do imposto, qualquer que seja a sua finalidade, assim como sobre o serviço prestado no exterior, cabendo o imposto ao Estado onde estiver situado o domicílio ou o estabelecimento do destinatário da mercadoria, bem ou serviço; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

17

b) sobre o valor total da operação, quando mercadorias forem fornecidas com serviços não compreendidos na competência tributária dos Municípios;

X - não incidirá:

a) sobre operações que destinem mercadorias para o exterior, nem sobre serviços prestados a destinatários no exterior, assegurada a manutenção e o aproveitamento do montante do imposto cobrado nas operações e prestações anteriores; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 19.12.2003)

b) sobre operações que destinem a outros Estados petróleo, inclusive lubrificantes, combustíveis líquidos e gasosos dele derivados, e energia elétrica;

c) sobre o ouro, nas hipóteses definidas no art. 153, § 5º;

d) nas prestações de serviço de comunicação nas modalidades de radiodifusão sonora e de sons e imagens de recepção livre e gratuita; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 42, de 19.12.2003)

XI - não compreenderá, em sua base de cálculo, o montante do imposto sobre produtos industrializados, quando a operação, realizada entre contribuintes e relativa a produto destinado à industrialização ou à comercialização, configure fato gerador dos dois impostos;

XII - cabe à lei complementar:

a) definir seus contribuintes;

b) dispor sobre substituição tributária;

c) disciplinar o regime de compensação do imposto;

d) fixar, para efeito de sua cobrança e definição do estabelecimento responsável, o local das operações relativas à circulação de mercadorias e das prestações de serviços;

e) excluir da incidência do imposto, nas exportações para o exterior, serviços e outros produtos além dos mencionados no inciso X, "a";

f) prever casos de manutenção de crédito, relativamente à remessa para outro Estado e exportação para o exterior, de serviços e de mercadorias;

g) regular a forma como, mediante deliberação dos Estados e do Distrito Federal, isenções, incentivos e benefícios fiscais serão concedidos e revogados.

18

h) definir os combustíveis e lubrificantes sobre os quais o imposto incidirá uma única vez, qualquer que seja a sua finalidade, hipótese em que não se aplicará o disposto no inciso X, *b*; (Incluída pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

i) fixar a base de cálculo, de modo que o montante do imposto a integre, também na importação do exterior de bem, mercadoria ou serviço. (Incluída pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

§ 3º À exceção dos impostos de que tratam o inciso II do *caput* deste artigo e o art. 153, I e II, nenhum outro imposto poderá incidir sobre operações relativas a energia elétrica, serviços de telecomunicações, derivados de petróleo, combustíveis e minerais do País. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

§ 4º Na hipótese do inciso XII, *h*, observar-se-á o seguinte: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

I - nas operações com os lubrificantes e combustíveis derivados de petróleo, o imposto caberá ao Estado onde ocorrer o consumo; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

II - nas operações interestaduais, entre contribuintes, com gás natural e seus derivados, e lubrificantes e combustíveis não incluídos no inciso I deste parágrafo, o imposto será repartido entre os Estados de origem e de destino, mantendo-se a mesma proporcionalidade que ocorre nas operações com as demais mercadorias; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

III - nas operações interestaduais com gás natural e seus derivados, e lubrificantes e combustíveis não incluídos no inciso I deste parágrafo, destinadas a não contribuinte, o imposto caberá ao Estado de origem; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

IV - as alíquotas do imposto serão definidas mediante deliberação dos Estados e Distrito Federal, nos termos do § 2º, XII, *g*, observando-se o seguinte: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

a) serão uniformes em todo o território nacional, podendo ser diferenciadas por produto; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

b) poderão ser específicas, por unidade de medida adotada, ou *ad valorem*, incidindo sobre o valor da operação ou sobre o preço que o produto ou seu similar alcançaria em uma venda em condições de livre concorrência; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

c) poderão ser reduzidas e restabelecidas, não se lhes aplicando o disposto no art. 150, III, *b*. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

19

§ 5º As regras necessárias à aplicação do disposto no § 4º, inclusive as relativas à apuração e à destinação do imposto, serão estabelecidas mediante deliberação dos Estados e do Distrito Federal, nos termos do § 2º, XII, g. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

§ 6º O imposto previsto no inciso III: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 42, de 19.12.2003)

I - terá alíquotas mínimas fixadas pelo Senado Federal; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 42, de 19.12.2003)

II - poderá ter alíquotas diferenciadas em função do tipo e utilização. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 42, de 19.12.2003)

Lei Nº 5.172, de 25 de Outubro de 1966:

CAPÍTULO V

Exclusão de Crédito Tributário

SEÇÃO II

Isenção

Art. 178 - A isenção, salvo se concedida por prazo certo e em função de determinadas condições, pode ser revogada ou modificada por lei, a qualquer tempo, observado o disposto no inciso III do art. 104. (Redação dada pela Lei Complementar nº 24, de 7.1.1975)

Lei Complementar Nº 24, de 7 de Janeiro de 1975:

Dispõe sobre os convênios para a concessão de isenções do imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias, e dá outras providências.

Art. 1º - As isenções do imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias serão concedidas ou revogadas nos termos de convênios celebrados e ratificados pelos Estados e pelo Distrito Federal, segundo esta Lei.

Parágrafo único - O disposto neste artigo também se aplica:

I - à redução da base de cálculo;

II - à devolução total ou parcial, direta ou indireta, condicionada ou não, do tributo, ao contribuinte, a responsável ou a terceiros;

III - à concessão de créditos presumidos;

IV - à quaisquer outros incentivos ou favores fiscais ou financeiro-fiscais, concedidos com base no Imposto de Circulação de Mercadorias, dos quais resulte redução ou eliminação, direta ou indireta, do respectivo ônus;

V - às prorrogações e às extensões das isenções vigentes nesta data.

Art. 2º - Os convênios a que alude o art. 1º, serão celebrados em reuniões para as quais tenham sido convocados representantes de todos os Estados e do Distrito Federal, sob a presidência de representantes do Governo federal.

§ 1º - As reuniões se realizarão com a presença de representantes da maioria das Unidades da Federação.

§ 2º - A concessão de benefícios dependerá sempre de decisão unânime dos Estados representados; a sua revogação total ou parcial dependerá de aprovação de quatro quintos, pelo menos, dos representantes presentes.

§ 3º - Dentro de 10 (dez) dias, contados da data final da reunião a que se refere este artigo, a resolução nela adotada será publicada no Diário Oficial da União.

Art. 3º - Os convênios podem dispor que a aplicação de qualquer de suas cláusulas seja limitada a uma ou a algumas Unidades da Federação.

Art. 4º - Dentro do prazo de 15 (quinze) dias contados da publicação dos convênios no Diário Oficial da União, e independentemente de qualquer outra comunicação, o Poder Executivo de cada Unidade da Federação publicará decreto ratificando ou não os convênios celebrados, considerando-se ratificação tácita dos convênios a falta de manifestação no prazo assinalado neste artigo.

§ 1º - O disposto neste artigo aplica-se também às Unidades da Federação cujos representantes não tenham comparecido à reunião em que hajam sido celebrados os convênios.

§ 2º - Considerar-se-á rejeitado o convênio que não for expressa ou tacitamente ratificado pelo Poder Executivo de todas as Unidades da Federação ou, nos casos de revogação a que se refere o art. 2º, § 2º, desta Lei, pelo Poder Executivo de, no mínimo, quatro quintos das Unidades da Federação.

Art. 5º - Até 10 (dez) dias depois de findo o prazo de ratificação dos convênios, promover-se-á, segundo o disposto em Regimento, a publicação relativa à ratificação ou à rejeição no Diário Oficial da União.

Art. 6º - Os convênios entrarão em vigor no trigésimo dia após a publicação a que se refere o art. 5º, salvo disposição em contrário.

Art. 7º - Os convênios ratificados obrigam todas as Unidades da Federação inclusive as que, regularmente convocadas, não se tenham feito representar na reunião.

Art. 8º - A inobservância dos dispositivos desta Lei acarretará, cumulativamente:

I - a nulidade do ato e a ineficácia do crédito fiscal atribuído ao estabelecimento recebedor da mercadoria;

II - a exigibilidade do imposto não pago ou devolvido e a ineficácia da lei ou ato que conceda remissão do débito correspondente.

21

Parágrafo único - As sanções previstas neste artigo poder-se-ão acrescer a presunção de irregularidade das contas correspondentes ao exercício, a juízo do Tribunal de Contas da União, e a suspensão do pagamento das quotas referentes ao Fundo de Participação, ao Fundo Especial e aos impostos referidos nos itens VIII e IX do art. 21 da Constituição federal.

Art. 9º - É vedado aos Municípios, sob pena das sanções previstas no artigo anterior, concederem qualquer dos benefícios relacionados no art. 1º no que se refere à sua parcela na receita do imposto de circulação de mercadorias.

Art. 10 - Os convênios definirão as condições gerais em que se poderão conceder, unilateralmente, anistia, remissão, transação, moratória, parcelamento de débitos fiscais e ampliação do prazo de recolhimento do imposto de circulação de mercadorias.

Art. 11 - O Regimento das reuniões de representantes das Unidades da Federação será aprovado em convênio.

Art. 12 - São mantidos os benefícios fiscais decorrentes de convênios regionais e nacionais vigentes à data desta Lei, até que revogados ou alterados por outro.

§ 1º - Continuam em vigor os benefícios fiscais ressaltados pelo § 6º do art. 3º do Decreto-Lei nº 406, de 31 de dezembro de 1968, com a redação que lhe deu o art. 5º do Decreto-Lei nº 834, de 8 de setembro de 1969, até o vencimento do prazo ou cumprimento das condições correspondentes.

§ 2º - Quaisquer outros benefícios fiscais concedidos pela legislação estadual considerar-se-ão revogados se não forem convalidados pelo primeiro convênio que se realizar na forma desta Lei, ressaltados os concedidos por prazo certo ou em função de determinadas condições que já tenham sido incorporadas ao patrimônio jurídico de contribuinte. O prazo para a celebração deste convênio será de 90 (noventa) dias a contar da data da publicação desta Lei.

§ 3º - A convalidação de que trata o parágrafo anterior se fará pela aprovação de 2/3 (dois terços) dos representantes presentes, observando-se, na respectiva ratificação, este quorum e o mesmo processo do disposto no art. 4º.

Art. 13 - O art. 178 do Código Tributário Nacional (Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966), passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 178 - A isenção, salvo se concedida por prazo certo e em função de determinadas condições, pode ser revogada ou modificada por lei, a qualquer tempo, observado o disposto no inciso III do art. 104."

Art. 14 - Sairão com suspensão do Imposto de Circulação de Mercadorias:

I - as mercadorias remetidas pelo estabelecimento do produtor para estabelecimento de Cooperativa de que faça parte, situada no mesmo Estado;

II - as mercadorias remetidas pelo estabelecimento de Cooperativa de Produtores, para estabelecimento, no mesmo Estado, da própria Cooperativa, de Cooperativa Central ou de Federação de Cooperativas de que a Cooperativa remetente faça parte.

22

§ 1º - O imposto devido pelas saídas mencionadas nos incisos I e II será recolhido pelo destinatário quando da saída subsequente, esteja esta sujeita ou não ao pagamento do tributo.

§ 2º - Ficam revogados os incisos IX e X do art. 1º da Lei Complementar nº 4, de 2 de dezembro de 1969.

Art. 15 - O disposto nesta Lei não se aplica às indústrias instaladas ou que vierem a instalar-se na Zona Franca de Manaus, sendo vedado às demais Unidades da Federação determinar a exclusão de incentivo fiscal, prêmio ou estímulo concedido pelo Estado do Amazonas.

Art. 16 - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

(Às Comissões de Serviços de Infraestrutura; e de Assuntos Econômicos.

Publicado no **DSF**, em 23/05/2012.

5

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 268, de 2012, do Senador Cássio Cunha Lima, que *concede isenção da Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidente sobre veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros.*

RELATOR: Senador **VICENTINHO ALVES**

I – RELATÓRIO

Encontra-se na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 268, de 2012, de autoria do Senador Cássio Cunha Lima, que “concede isenção da Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidente sobre veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros”.

O projeto contém seis artigos. O primeiro oferece isenção das parcelas referentes ao PIS/PASEP e à Cofins na aquisição de veículos com capacidade maior que dez passageiros, quando estes servirem para o transporte coletivo de passageiros. O art. 2º determina a nulidade da isenção, bem como a devolução dos respectivos valores com seus eventuais acréscimos legais nos casos em que os veículos beneficiados: (i) forem revendidos com menos de cinco anos de sua aquisição; (ii) não forem utilizados para o transporte coletivo de passageiros; ou (iii) forem descaracterizados quando aplicado o disposto no art. 3º, que permite ao regulamento restringir o benefício legal a veículos que “obedeçam a modelos

com características especiais, inclusive quanto a pintura externa e a identificação por palavras ou símbolos”.

O art. 4º, por seu turno, garante a manutenção do crédito relativo a matérias-primas, produtos intermediários e material de embalagem utilizados nos veículos de que trata o projeto. O art. 5º determina que o Poder Executivo estimará o montante da renúncia de receita correspondente à isenção oferecida para fins de adequação aos ditames da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000). O art. 6º, por fim, constitui a cláusula de vigência, que seria imediata.

O objetivo do autor é o de reduzir o custo de aquisição dos veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros, de forma a estimular a renovação e expansão dessa frota, o que ensejaria reflexos positivos na qualidade da prestação e na expansão da oferta desse importante serviço público.

Não foram oferecidas emendas ao projeto. Após manifestação desta Comissão, o projeto será submetido à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), à qual caberá a decisão terminativa.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar sobre matérias pertinentes a transporte terrestre e assuntos correlatos, objeto do PLS nº 268, de 2012.

Em face da competência terminativa atribuída à CAE, centralizaremos nossa análise nos aspectos concernentes ao transporte, deixando para aquela Comissão, além das questões referentes aos impactos econômicos da medida, o exame do atendimento aos preceitos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Quanto ao mérito, compartilhamos das preocupações do autor com a falta de qualidade do transporte público na maioria das cidades brasileiras. De fato, o ideal seria poder usufruir de um padrão de transporte coletivo equivalente ao que existe, por exemplo, nas cidades da Europa ocidental, objetivo que demandaria um longo e continuado processo com o investimento de elevado volume de recursos.

Contudo, acreditamos que a prestação do serviço de transporte público no Brasil apresenta padrões inferiores até mesmo aos de países de renda compatível com a nossa. Tome-se como exemplo a capital colombiana, Bogotá, que, ao reformular seu sistema de transporte público, melhorou a prestação desse importante serviço para todas as camadas da população, o que permite aos cidadãos uma alternativa concreta ao uso do carro particular e, em consequência, reduz os congestionamentos no trânsito.

Sabemos que, para conseguirmos a melhora que o Brasil precisa e merece, seria necessário muito mais do que o que é proposto no projeto que ora analisamos, em especial quanto ao envolvimento dos três níveis de governo. Assim, embora reconheçamos que a principal iniciativa cabe aos municípios, e que o papel que cabe ao Senado obviamente não é o de protagonista nesse processo, ainda assim podemos dizer com orgulho que esta Casa não se furta a suas responsabilidades e possibilidades, e tenta contribuir com o que lhe é permitido para a melhoria do transporte público em nosso País.

Temos noção, também, de que a redução do preço dos ônibus não é panacéia para todos os males que afligem o transporte coletivo, mas, ao permitir a renovação das frotas utilizadas nesse serviço, representa uma colaboração objetiva e prática no sentido de facilitar o dia-a-dia dos brasileiros que dependem dos ônibus para seus deslocamentos.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do PLS nº 268, de 2012.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 268, DE 2012

Concede isenção da Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidente sobre veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A receita da venda dos veículos classificados na posição 87.02, e seus desdobramentos, da Tabela de Incidência do IPI (TIPI), destinados a transporte coletivo de passageiros, fica isenta da Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS).

Art. 2º A isenção de que trata o art. 1º será declarada nula, sendo as contribuições cobradas com todos os acréscimos legais, se verificada antes de decorridos cinco anos da data de aquisição:

I – a transferência, a qualquer título, da propriedade dos veículos objeto da isenção, salvo prévia anuência do órgão de administração fiscal;

II – a comprovação de uso dos veículos em atividade diversa do transporte coletivo de passageiros;

2

III – a descaracterização dos veículos, se a isenção houver sido baseada no disposto no art. 3º desta Lei.

Art. 3º O Regulamento poderá restringir a isenção de que trata esta Lei a veículos que obedeçam a modelos com características especiais, inclusive quanto a pintura externa e a identificação por palavras ou símbolos.

Art. 4º Fica assegurada a manutenção do crédito relativo a matérias-primas, produtos intermediários e material de embalagem empregados nos bens objeto da isenção de que trata o art. 1º.

Art. 5º Para os fins do disposto no art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, o Poder Executivo estimará o montante da renúncia de receita decorrente do disposto nesta Lei e o incluirá no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição Federal, o qual acompanhará o projeto de lei orçamentária cuja apresentação ocorrer depois de sessenta dias de publicação desta Lei.

Parágrafo único. A isenção de que trata esta Lei produzirá efeitos a partir do primeiro dia do exercício financeiro imediatamente posterior àquele em que for implementado o disposto no *caput*.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A existência de transporte público de qualidade e em quantidade constitui condição essencial para a melhoria da qualidade de vida das populações urbanas, atormentadas cotidianamente por congestionamentos de grandes proporções em nosso país.

Entretanto, apesar de essa constatação não constituir novidade, o que mais se observa, no Brasil, é um serviço que se encontra muito aquém do que merece o povo brasileiro, ou do que a pujança econômica de nosso país permitiria. Entre as principais mazelas que afetam a prestação desse serviço, encontramos a idade média da frota utilizada, que acarreta uma miríade de problemas, como quebras em serviço, maior nível de ruído, menor padrão de conforto, entre muitos outros.

A proposição que ora apresentamos visa a colaborar para o enfrentamento desse problema, ao propor a isenção do PIS/COFINS na venda dos veículos classificados

3

na posição 87.02, e seus desdobramentos, da Tabela de Incidência do IPI (TIPI), ou seja, automóveis para transporte de dez pessoas ou mais, incluído o motorista.

Com isso, efetivamente, o preço dos ônibus será reduzido, o que garantirá uma maior facilidade para a renovação e aumento da frota rodante, com reflexos positivos na prestação do serviço de transporte coletivo urbano e consequente redução no preço das passagens.

São esses os motivos que nos levam a apresentar esse projeto, que ora submetemos à consideração dos nobres colegas Parlamentares, certos de podermos contar com o apoio necessário à sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **CÁSSIO CUNHA LIMA**

LEGISLAÇÃO CITADA

CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988

CAPÍTULO II
DAS FINANÇAS PÚBLICAS
Seção II
DOS ORÇAMENTOS

Art. 165. Leis de iniciativa do Poder Executivo estabelecerão:

I - o plano plurianual;

II - as diretrizes orçamentárias;

III - os orçamentos anuais.

.....

4

§ 6º - O projeto de lei orçamentária será acompanhado de demonstrativo regionalizado do efeito, sobre as receitas e despesas, decorrente de isenções, anistias, remissões, subsídios e benefícios de natureza financeira, tributária e creditícia.

.....

LEI COMPLEMENTAR Nº 101, DE 4 DE MAIO DE 2000.

Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

.....

CAPÍTULO III
DA RECEITA PÚBLICA
Seção II
Da Renúncia de Receita

Art. 14. A concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma das seguintes condições:

I - demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II - estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no *caput*, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 1º A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.

5

§ 2º Se o ato de concessão ou ampliação do incentivo ou benefício de que trata o *caput* deste artigo decorrer da condição contida no inciso II, o benefício só entrará em vigor quando implementadas as medidas referidas no mencionado inciso.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica:

I - às alterações das alíquotas dos impostos previstos nos [incisos I, II, IV e V do art. 153 da Constituição](#), na forma do seu [§ 1º](#);

II - ao cancelamento de débito cujo montante seja inferior ao dos respectivos custos de cobrança.

.....

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura; e de Assuntos Econômicos, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 18/07/2012.

6



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO de SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em caráter terminativo, sobre o PLS nº 68, de 2011, que *altera disposições da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, para incluir os Estados que integram a SUDENE, e o prazo de vigência do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC.*

RELATOR: Senador ARMANDO MONTEIRO

I – RELATÓRIO

Vem para a análise desta Comissão, em caráter terminativo, o Projeto de Lei do Senado nº 68, de 2011, de autoria do Senador Ricardo Ferraço, que tem como objetivo incluir os Estados que integram a SUDENE no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC, bem como estender em quatro anos o prazo para aceitação de projetos.

O projeto de lei foi inicialmente despachado à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo que, em 5 de maio de 2011, aprovou parecer favorável à proposição, nos termos da Emenda nº 01-CDR (Substitutivo), que introduz alguns reparos na técnica legislativa.

Em seguida, a matéria foi encaminhada para a Comissão de Serviços de Infraestrutura, para decisão terminativa. O projeto, inicialmente distribuído para o Senador Antonio Carlos Valadares, foi devolvido para redistribuição em 20 de dezembro de 2011, em virtude de o Senador não mais integrar a Comissão.



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Como esta Comissão tem a incumbência de pronunciar-se de forma terminativa sobre o projeto, faz-se necessária a verificação da sua constitucionalidade. Legislar sobre o sistema tributário é competência do Congresso Nacional, nos termos do art. 48, I, da Carta Magna e, portanto, a proposição está adequada aos ditames constitucionais.

Por outro lado, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), nos termos do art. 91, I, combinado com o art. 104, I, do Regimento Interno do Senado Federal, manifestar-se sobre o mérito do presente projeto de lei. Há, também, aderência da proposição aos aspectos de juridicidade e regimentalidade. Conclui-se, portanto, pela constitucionalidade, regimentalidade e juridicidade do projeto.

O Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera - REPENEC foi inicialmente introduzido pela Medida Provisória nº 472, de 2009. Em 11 de junho de 2010, a MP foi convertida na Lei nº 12.249, de 2010. Desde então, ao conceder benefícios relativos a PIS/PASEP, COFINS e IPI, tem se revelado importante instrumento para implantar obras de infraestrutura nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, nos setores petroquímico, de refino de petróleo e de produção de amônia e ureia a partir do gás natural.

Dada a sua repercussão no desenvolvimento da infraestrutura no setor petrolífero, compreende-se perfeitamente a preocupação do Senador Ricardo Ferraço em estender o regime a projetos implantados em todos os estados que integram a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE). Não há razão para que uma região, que historicamente vem sendo favorecida por estímulos destinados a reduzir as desigualdades regionais, seja excluída de benefícios com forte impacto no desenvolvimento econômico.

A ampliação do alcance do REPENEC deve dinamizar as indústrias petrolíferas e de fertilizantes nos estados que integram a SUDENE. O resultado deve ser um aumento na produção nacional e na geração de



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

empregos. Como frisou o autor do projeto de lei em sua Justificação, *ao beneficiar toda a área de atuação da SUDENE, o REPENEC ampliará seu impacto e evitará certas injustiças hoje presentes.*

Para que esses novos estados possam fruir desse regime tributário favorecido, faz-se necessário ampliar o prazo para habilitação de novos projetos. Por essa razão, o Senador Ferraço estende a vigência do REPENEC para quatro anos a partir da data de aprovação desta proposição.

Na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, a Senadora Ana Rita, relatora do projeto, não obstante concordar inteiramente com o mérito do PLS, identificou algumas deficiências na técnica legislativa. Por essa razão, apresentou parecer pela aprovação do PLS nos termos de um substitutivo. Consideramos que o substitutivo da CDR de fato aperfeiçoou a proposição.

Acreditamos, contudo, que, como o projeto envolve concessão de incentivos e renúncia fiscal, convém assegurar a sua adequação financeira e orçamentária, à luz do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal). Para tanto recomendamos a inclusão de artigo que prevê o cálculo, pelo Poder Executivo, do montante da renúncia fiscal decorrente do disposto no PLS nº 68, de 2011, bem como sua previsão na proposta orçamentária dos exercícios seguintes.

III – VOTO

Em decorrência do exposto, somos de parecer favorável à aprovação do PLS nº 68, de 2011, nos termos do substitutivo aprovado na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, com a seguinte emenda:



SENADO FEDERAL

Senador Armando Monteiro

EMENDA Nº - CI
(ao PLS nº 68, de 2011)

Dê-se ao art. 2º do Projeto de Lei do Senado nº 68, de 2011, a seguinte redação, e acrescente-se o art. 3º, como a seguir:

“**Art. 2º** O Poder Executivo, com vistas ao cumprimento do disposto nos arts. 5º, II, 12 e 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, estimará o montante da renúncia fiscal decorrente do disposto nesta Lei e o incluirá no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição Federal, o qual acompanhará os projetos de lei orçamentária dos exercícios subsequentes.”

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

Parágrafo único. O disposto nesta Lei só produzirá efeito a partir do primeiro dia do exercício financeiro imediatamente posterior àquele em que for implementado o disposto no art. 2º.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 68, DE 2011

Altera disposições da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, para incluir os Estados que integram a SUDENE e o prazo de vigência do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera- REPENEC.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 1º e 2º da Lei nº 12.249, de 2010 passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art.1º Fica instituído o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infra-estrutura da Indústria Petrolífera- REPENEC - nos Estados que integram a SUDENE e nas Regiões Norte e Centro-Oeste, nos termos e condições estabelecidos nos arts. 2º a 5º desta Lei.

Parágrafo único. O Poder Executivo regulamentará a forma de habilitação e co-habilitação ao regime de que trata o caput.

Art. 2º É beneficiária do REPENEC a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infraestrutura nos Estados que integram a SUDENE e nas Regiões Norte e Centro-Oeste,

2

nos setores petroquímico, de refino de petróleo e de produção de amônia e uréia a partir do gás natural, para incorporação ao seu ativo imobilizado.

§ 1o Compete ao Ministério de Minas e Energia a aprovação de projeto e a definição, em portaria, dos projetos que se enquadram nas disposições do caput.

§ 2o As pessoas jurídicas optantes pelo Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas Microempresas e Empresas de Pequeno Porte - Simples Nacional, de que trata a Lei Complementar Nº 123, de 14 de dezembro de 2006, e as pessoas jurídicas de que tratam o inciso II do art. 8o da Lei no 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e o inciso II do art. 10 da Lei no 10.833, de 29 de dezembro de 2003, não podem aderir ao REPENEC.

§ 3o A fruição dos benefícios do REPENEC fica condicionada à regularidade fiscal da pessoa jurídica em relação aos impostos e as contribuições administradas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda.

§ 4o A vigência para o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera, o REPENEC, será de quatro anos, contados a partir da data de publicação desta lei e a fruição dos seus benefícios aplica-se a projeto protocolado dentro deste prazo e aprovado em até seis meses do encerramento da vigência do REPENEC. “(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infra-estrutura da Indústria Petrolífera (REPENEC), instituído em junho de 2010, constitui importante instrumento de política pública para estimular indústrias nos setores de petroquímica, de refino de petróleo e de produção de amônia e uréia a partir do gás natural. Espera-se que tal desenvolvimento, que agregará valor à produção nacional de petróleo, impeça uma excessiva dependência do país em relação à exportação de petróleo bruto. O Repenec servirá para reduzir as preocupações com a denominada “doença holandesa”, que prejudica o setor produtivo dos países que se tornam excessivamente dependentes da exportação de um só produto.

3

Outro aguardado resultado do Repenec deve ser a redução das desigualdades regionais, já que os estímulos serão concedidos a projetos nos Estados do Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Consideramos tal favorecimento muito justo, pois há que se corrigir as distorções históricas entre as diversas regiões brasileiras.

Consideramos, contudo, que seria ainda mais justo estender os estímulos a todos os Estados que integram a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), uma autarquia criada especialmente para encontrar soluções que permitam a progressiva diminuição das desigualdades verificadas entre as regiões geoeconômicas do Brasil. Ao beneficiar toda a área de atuação da Sudene, o Repenec ampliará seu impacto e evitará certas injustiças hoje presentes.

Em razão do alcance econômico e social desta proposição e de sua conformidade com o propósito mais elevado da Constituição Federal, que é o de garantir melhores condições de vida para o conjunto do povo brasileiro, solicito o apoio dos Senhores Congressistas para a transformação deste projeto em lei.

Sala das Sessões, em

Senador **RICARDO FERRAÇO**

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 12.249, DE 11 DE JUNHO DE 2010.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DO REGIME ESPECIAL DE INCENTIVOS PARA O DESENVOLVIMENTO DE INFRAESTRUTURA DA INDÚSTRIA PETROLÍFERA NAS REGIÕES NORTE, NORDESTE E CENTRO-OESTE - REPENEC

Art. 1º Fica instituído o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera nas Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste - REPENEC, nos termos e condições estabelecidos nos arts. 2º a 5º desta Lei.

Parágrafo único. O Poder Executivo regulamentará a forma de habilitação e co-habilitação ao regime de que trata o caput.

Art. 2º É beneficiária do Repenec a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infraestrutura nas Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, nos setores petroquímico, de refino de petróleo e de produção de amônia e uréia a partir do gás natural, para incorporação ao seu ativo imobilizado.

§ 1º Compete ao Ministério de Minas e Energia a aprovação de projeto e a definição, em portaria, dos projetos que se enquadram nas disposições do caput.

§ 2º As pessoas jurídicas optantes pelo Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas Microempresas e Empresas de Pequeno Porte - Simples Nacional, de que trata a [Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006](#), e as pessoas jurídicas de que tratam o [inciso II do art. 8º da Lei nº 10.637, de 30 de](#)

5

[dezembro de 2002](#), e o [inciso II do art. 10 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003](#), não podem aderir ao Repenec.

§ 3º A fruição dos benefícios do Repenec fica condicionada à regularidade fiscal da pessoa jurídica em relação aos impostos e as contribuições administradas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda.

§ 4º Aplica-se o disposto neste artigo aos projetos protocolados até 31 de dezembro de 2010 e aprovados até 30 de junho de 2011.

§ 5º [\(VETADO\)](#).

(À CDR e posteriormente à CI, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 02/03/2011.

LEI Nº 12.249, DE 11 DE JUNHO DE 2010.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

**DO REGIME ESPECIAL DE INCENTIVOS PARA O DESENVOLVIMENTO DE
INFRAESTRUTURA DA INDÚSTRIA PETROLÍFERA NAS REGIÕES NORTE, NORDESTE E
CENTRO-OESTE - REPENEC**

Art. 1º Fica instituído o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera nas Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste - REPENEC, nos termos e condições estabelecidos nos arts. 2º a 5º desta Lei.

Parágrafo único. O Poder Executivo regulamentará a forma de habilitação e co-habilitação ao regime de que trata o caput.

Art. 2º É beneficiária do Repenec a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infraestrutura nas Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, nos setores petroquímico, de refino de petróleo e de produção de amônia e uréia a partir do gás natural, para incorporação ao seu ativo imobilizado.

§ 1º Compete ao Ministério de Minas e Energia a aprovação de projeto e a definição, em portaria, dos projetos que se enquadram nas disposições do caput.

§ 2º As pessoas jurídicas optantes pelo Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas Microempresas e Empresas de Pequeno Porte - Simples Nacional, de que trata a [Lei Complementar no 123, de 14 de dezembro de 2006](#), e as pessoas jurídicas de que tratam o [inciso II do art. 8º da Lei no 10.637, de 30 de dezembro de 2002](#), e o [inciso II do art. 10 da Lei no 10.833, de 29 de dezembro de 2003](#), não podem aderir ao Repenec.

§ 3º A fruição dos benefícios do Repenec fica condicionada à regularidade fiscal da pessoa jurídica em relação aos impostos e as contribuições administradas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda.

§ 4º Aplica-se o disposto neste artigo aos projetos protocolados até 31 de dezembro de 2010 e aprovados até 30 de junho de 2011.

§ 5º [\(VETADO\)](#).

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO, sobre o PLS nº 68, de 2011, do Senador RICARDO FERRAÇO, que altera disposições da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, para incluir os Estados que integram a SUDENE e para estabelecer novo prazo de vigência do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC.

RELATORA: Senadora ANA RITA

I – RELATÓRIO

Vem à análise da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 68, de 2011, do Senador RICARDO FERRAÇO, que altera disposições da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, para incluir a área de atuação da SUDENE como beneficiária da política instituída e para estabelecer novo prazo de vigência do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC.

O PLS altera a redação dos arts. 1º e 2º da referida Lei para estender a toda a área da SUDENE, além dos Estados das Regiões Norte e Centro-Oeste, os benefícios do REPENEC e prolongar a vigência do mencionado programa por mais quatro anos, a partir da publicação da nova Lei.

A matéria foi distribuída à CDR e à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), cabendo à última a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

O PLS nº 68, de 2011, submete-se à apreciação da CDR por força das disposições do art. 104-A do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), que atribui competência à Comissão para opinar sobre: proposições que tratem de assuntos referentes às desigualdades regionais e às políticas de desenvolvimento regional, dos Estados e dos Municípios; planos regionais de desenvolvimento econômico e social; e programas, projetos, investimentos e incentivos voltados para o desenvolvimento regional.

A Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, inova no campo tributário, em conformidade com o que institui o Código Tributário Nacional (Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966). No mesmo sentido, o PLS nº 68, de 2011, ao alterar a referida Lei, mantém-se consentâneo com o ordenamento jurídico do País.

No mérito, as medidas de desoneração da carga tributária local incidente sobre um setor industrial estratégico da economia nacional, como é o caso do petróleo, representa um estímulo ao desenvolvimento e à redução das desigualdades regionais.

O REPENEC constitui relevante instrumento de política pública, que beneficia projetos do setor petroquímico, de refino de petróleo e de produção de uréia a partir do gás natural. O programa contribui para a agregação de valor ao petróleo bruto, valorizando nossas riquezas naturais.

Com efeito, a instalação de indústrias ligadas à atividade petrolífera consolida o desenvolvimento local, permitindo, adicionalmente, a entrada de um maior volume de divisas por meio da exportação de produtos com alto valor agregado.

Os impactos econômicos e sociais advindos do REPENEC permitem o alcance do propósito constitucional de assegurar emprego e qualidade de vida ao conjunto dos trabalhadores do País.

Entretanto, o PLS nº 68, de 2011, exige reparos na técnica legislativa adotada. Há uma leve imprecisão na ementa e, no corpo do projeto, há transcrições de partes desnecessárias da legislação alterada. Assim, fazem-se indispensáveis algumas emendas à proposição e optamos por apresentá-las na forma de substitutivo.

III – VOTO

Pelo exposto, votamos pela aprovação do PLS nº 68, de 2011, na forma do seguinte Substitutivo:

EMENDA Nº 1-CDR (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 68, DE 2011

Altera disposições da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, para instituir na área de atuação da SUDENE o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC e para estabelecer novo prazo de vigência para o programa.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 1º e 2º da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 1º** Fica instituído o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura da Indústria Petrolífera – REPENEC na área de atuação da SUDENE e nas Regiões Norte e Centro-Oeste, nos termos e condições estabelecidos nos arts. 2º a 5º desta Lei.

§ 1º O Poder Executivo regulamentará a forma de habilitação e co-habilitação ao regime de que trata o caput.

§ 2º A vigência do regime de que trata o caput será de quatro anos, contados a partir da publicação desta Lei.” (NR)

“**Art. 2º** É beneficiária do REPENEC a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infraestrutura na área de atuação da SUDENE e nas Regiões Norte e Centro-Oeste, nos setores petroquímico, de refino de petróleo e de

4

produção de amônia e uréia, a partir do gás natural, para incorporação ao seu ativo imobilizado.

.....
§ 4º Aplica-se o disposto neste artigo aos projetos protocolados no prazo de quatro anos, contados a partir da publicação desta Lei.” (NR)

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

Sala da Comissão, 31 de maio de 2011

Benedito de Lira, Presidente

Ana Rita, Relatora

7

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011, do Senador Rodrigo Rollemberg, que *altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar o embarque gratuito de bagagem que se enquadre em determinados parâmetros, no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.*

RELATOR: Senador **CYRO MIRANDA**

I – RELATÓRIO

Encontra-se sob exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011, do Senador Rodrigo Rollemberg. A iniciativa propõe a inserção de novo artigo na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que “dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências”, para disciplinar a franquia de bagagem no transporte interestadual e internacional de passageiros.

A franquia proposta é de trinta quilos de peso total e volume máximo de trezentos decímetros cúbicos, limitada a maior dimensão de qualquer volume a um metro, para o bagageiro; e de cinco quilos de peso total – com dimensões compatíveis, preservando-se o conforto, a segurança e a higiene dos passageiros –, para o porta-embrulhos.

Poderá ser cobrado adicional de até 0,5% do preço da passagem por quilograma de excesso de peso e de até 20% por excesso de volume ou comprimento.

É dispensada a apresentação de notas fiscais dos bens embarcados como bagagem e o regulamento definirá as cargas perigosas, proibidas ou cujo peso ou dimensões autorizam o transportador a recusar o embarque.

O início da vigência da lei proposta é fixado para cento e oitenta dias após a sua publicação.

O autor fundamenta a iniciativa afirmando que, embora o decreto regulamentador do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros assegure o embarque de bicicletas desmontadas como franquia de bagagem, algumas empresas recusam-se a transportá-las ou cobram tarifas adicionais. Na maioria dos casos, até mesmo o embarque como encomenda é recusado, pois se exige do proprietário a apresentação de nota fiscal, que nem sempre foi guardada pelo proprietário.

A proposição foi distribuída para a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CI opinar sobre o mérito da proposição, impondo-se também, no caso presente, em face da competência terminativa e exclusiva atribuída à decisão, o exame dos aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A matéria insere-se na competência da União para legislar privativamente sobre transportes, como prevê o inciso XI do art. 22 da Constituição Federal, não havendo reserva de iniciativa em favor do Poder Executivo.

No mérito, cumpre louvar as intenções do autor. Embora, como aponta a própria justificação do projeto, a franquia de bagagens já esteja disciplinada no Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, que “dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”, é conveniente que a disciplina básica de um serviço relevante como o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, o que inclui a franquia de bagagem, seja veiculada por lei.

O regramento da matéria nos termos propostos não apenas permitirá uma disciplina normativa de maior alcance e permanência, capaz de inibir com maior eficácia o seu descumprimento, como também ensejará, no caso específico do embarque de bicicletas, o estímulo à utilização de veículos desse tipo nas cidades de destino dos passageiros transportados.

Com efeito, fixado o direito de os usuários dos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros terem suas bicicletas desmontáveis embarcadas no compartimento de bagagem, os ciclistas poderão valer-se mais frequentemente dessa prerrogativa. Trata-se, como bem afirma o autor da proposição, de uma importante contribuição para a consolidação de cidades mais limpas e silenciosas, bem como para a própria saúde da população.

Consideramos, entretanto, que a proposição deve ser aprimorada por meio da supressão de um de seus dispositivos. Referimo-nos ao inteiro teor do § 2º e à consequente adaptação do § 4º, ambos do art. 42-A que se pretende incluir no corpo da Lei nº 10.233, de 2001. Nos termos do comando proposto, as empresas rodoviárias poderão cobrar “adicional de até vinte por cento do preço da passagem” pelo transporte de bagagem que exceda as dimensões máximas fixadas para que se imponha a obrigação do transportador.

O mencionado dispositivo poderia gerar dúvidas e conflitos desnecessários, uma vez que, deixando de haver limite fixado para o excesso em relação às dimensões tidas como “máximas”, o usuário do serviço poderia pretender exigir do transportador a acomodação de volumes inadequados, circunstância que, em tese, poderia até mesmo prejudicar o transporte da bagagem dos demais passageiros.

Outra alteração necessária fiz respeito ao inciso I do artigo 42-A, que se pretende inserir na Lei 10233, de 5 de junho de 2001. Trata-se de modificar os limites máximos de volume e de dimensão para transporte em bagageiro, de 300 decímetros cúbicos e um metro, respectivamente, para 350 decímetros cúbicos e 1,30 metros. Tal proposta baseia-se no fato de que a maioria das embalagens para o transporte de bicicletas ultrapassam as medidas propostas originalmente no referido projeto de lei.

Uma última alteração, esta em proveito da técnica legislativa, refere-se a fazer constar da ementa do projeto o conteúdo da lei que objetiva alterar, bem como sintetizar o escopo da proposição.

As modificações necessárias são promovidas na forma das emendas adiante formuladas.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela constitucionalidade e pela juridicidade da proposição e, no mérito, pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011, com as emendas seguintes:

EMENDA Nº - CI

Dê-se à ementa do PLS nº 113, de 2011, a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências, para disciplinar a franquia de bagagem no transporte interestadual e internacional de passageiros.”

EMENDA Nº - CI

Suprima-se o § 2º da redação proposta pelo art. 1º do PLS nº 113, de 2011, para o art. 42-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, renumerando-se os dispositivos subsequentes.

EMENDA Nº - CI

Dê-se ao inciso I do art.42-A, que o art.1º do PLS 113, de 2011, propõe acrescentar à Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a seguinte redação:

“ Art.1º.....

‘Art.42-A.....

I – no bagageiro, trinta quilos de peso total e volume máximo de trezentos e cinquenta decímetros cúbicos, limitada a maior dimensão de qualquer volume a um metro e trinta centímetros;”

EMENDA Nº - CI

Dê-se a seguinte redação ao § 4º do art. 42-A que o art. 1º do PLS nº 113, de 2011, propõe aditar à Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

“Art. 1º

‘Art. 42-A.....

.....

§ 4º O regulamento definirá as cargas consideradas perigosas e proibidas, bem como o peso máximo das bagagens acima dos quais o transportador não está obrigado a embarcá-las.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011, do Senador Rodrigo Rollemberg, que *altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar o embarque gratuito de bagagem que se enquadre em determinados parâmetros, no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.*

RELATOR: Senador **CYRO MIRANDA**

I – RELATÓRIO

Encontra-se sob exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011, do Senador Rodrigo Rollemberg. A iniciativa propõe a inserção de novo artigo na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que “dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências”, para disciplinar a franquia de bagagem no transporte interestadual e internacional de passageiros.

A franquia proposta é de trinta quilos de peso total e volume máximo de trezentos decímetros cúbicos, limitada a maior dimensão de qualquer volume a um metro, para o bagageiro; e de cinco quilos de peso total – com dimensões compatíveis, preservando-se o conforto, a segurança e a higiene dos passageiros –, para o porta-embrulhos.

Poderá ser cobrado adicional de até 0,5% do preço da passagem por quilograma de excesso de peso e de até 20% por excesso de volume ou comprimento.

É dispensada a apresentação de notas fiscais dos bens embarcados como bagagem e o regulamento definirá as cargas perigosas, proibidas ou cujo peso ou dimensões autorizam o transportador a recusar o embarque.

O início da vigência da lei proposta é fixado para cento e oitenta dias após a sua publicação.

O autor fundamenta a iniciativa afirmando que, embora o decreto regulamentador do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros assegure o embarque de bicicletas desmontadas como franquia de bagagem, algumas empresas recusam-se a transportá-las ou cobram tarifas adicionais. Na maioria dos casos, até mesmo o embarque como encomenda é recusado, pois se exige do proprietário a apresentação de nota fiscal, que nem sempre foi guardada pelo proprietário.

A proposição foi distribuída para a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CI opinar sobre o mérito da proposição, impondo-se também, no caso presente, em face da competência terminativa e exclusiva atribuída à decisão, o exame dos aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A matéria insere-se na competência da União para legislar privativamente sobre transportes, como prevê o inciso XI do art. 22 da Constituição Federal, não havendo reserva de iniciativa em favor do Poder Executivo.

No mérito, cumpre louvar as intenções do autor. Embora, como aponta a própria justificção do projeto, a franquia de bagagens já esteja disciplinada no Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, que “dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”, é conveniente que a disciplina básica de um serviço relevante como o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, o que inclui a franquia de bagagem, seja veiculada por lei.

O regramento da matéria nos termos propostos não apenas permitirá uma disciplina normativa de maior alcance e permanência, capaz de inibir com maior eficácia o seu descumprimento, como também ensejará, no caso específico do embarque de bicicletas, o estímulo à utilização de veículos desse tipo nas cidades de destino dos passageiros transportados.

Com efeito, fixado o direito de os usuários dos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros terem suas bicicletas desmontáveis embarcadas no compartimento de bagagem, os ciclistas poderão valer-se mais frequentemente dessa prerrogativa. Trata-se, como bem afirma o autor da proposição, de uma importante contribuição para a consolidação de cidades mais limpas e silenciosas, bem como para a própria saúde da população.

Consideramos, entretanto, que a proposição deve ser aprimorada por meio da supressão de um de seus dispositivos. Referimo-nos ao inteiro teor do § 2º e à consequente adaptação do § 4º, ambos do art. 42-A que se pretende incluir no corpo da Lei nº 10.233, de 2001. Nos termos do comando proposto, as empresas rodoviárias poderão cobrar “adicional de até vinte por cento do preço da passagem” pelo transporte de bagagem que exceda as dimensões máximas fixadas para que se imponha a obrigação do transportador.

O mencionado dispositivo poderia gerar dúvidas e conflitos desnecessários, uma vez que, deixando de haver limite fixado para o excesso em relação às dimensões tidas como “máximas”, o usuário do serviço poderia pretender exigir do transportador a acomodação de volumes inadequados, circunstância que, em tese, poderia até mesmo prejudicar o transporte da bagagem dos demais passageiros.

Outra alteração necessária, esta em proveito da técnica legislativa, refere-se a fazer constar da ementa do projeto o conteúdo da lei que objetiva alterar, bem como sintetizar o escopo da proposição.

As modificações necessárias são promovidas na forma das emendas adiante formuladas.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela constitucionalidade e pela juridicidade da proposição e, no mérito, pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 113, de

2011, com as emendas seguintes:

EMENDA Nº - CI

Dê-se à ementa do PLS nº 113, de 2011, a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências, para disciplinar a franquia de bagagem no transporte interestadual e internacional de passageiros.”

EMENDA Nº - CI

Suprima-se o § 2º da redação proposta pelo art. 1º do PLS nº 113, de 2011, para o art. 42-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, renumerando-se os dispositivos subsequentes.

EMENDA Nº - CI

Dê-se a seguinte redação ao § 4º do art. 42-A que o art. 1º do PLS nº 113, de 2011, propõe aditar à Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

“Art. 1º.....

‘Art. 42-A.....

.....

§ 4º O regulamento definirá as cargas consideradas perigosas e proibidas, bem como o peso máximo das bagagens acima dos

quais o transportador não está obrigado a embarcá-las.””

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 113, DE 2011

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar o embarque gratuito de bagagem que se enquadre em determinados parâmetros, no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Subseção III da Seção IV do Capítulo VI da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a inclusão do seguinte art. 42-A:

“Art. 42-A. O passageiro do transporte rodoviário interestadual e internacional fará jus, a título de franquia, ao embarque gratuito de bagagem no bagageiro e volume no porta-embrulhos, observados os seguintes limites máximos de peso e dimensão:

I – no bagageiro, trinta quilos de peso total e volume máximo de trezentos decímetros cúbicos, limitada a maior dimensão de qualquer volume a um metro;

II – no porta-embrulhos, cinco quilos de peso total, com dimensões que se adaptem ao porta-embrulhos, desde que não sejam comprometidos o conforto, a segurança e a higiene dos passageiros.

§ 1º Excedido o peso fixado nos incisos I e II do *caput*, o passageiro pagará até meio por cento do preço da passagem correspondente ao serviço convencional pelo transporte de cada quilograma de excesso.

§ 2º A empresa poderá cobrar adicional de até vinte por cento do preço da passagem correspondente ao serviço convencional pelo

2

transporte de bagagem que exceda as dimensões determinadas no inciso I do *caput*.

§ 3º Não será exigida a apresentação de notas fiscais como condição para o embarque das mercadorias a que se refere este artigo.

§ 4º O regulamento definirá as cargas consideradas perigosas e proibidas, bem como as dimensões e peso máximos das bagagens acima dos quais o transportador não está obrigado a embarcá-las.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A legislação brasileira possui lacunas e é ambígua no que diz respeito ao transporte de bicicletas em ônibus interestaduais e internacionais de passageiros. A franquia de bagagem somente é abordada no Decreto nº 2.521, de 1998, que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Embora o art. 70 desse decreto, em nosso ponto de vista, já ofereça garantia necessária para o transporte de bicicletas desmontadas como bagagem despachada, na prática, cada empresa de transporte decide arbitrariamente se leva as bicicletas dos passageiros, e se elas estão sujeitas a cobrança de tarifas adicionais ou não.

O caso é tão grave que nos chegaram relatos de ciclistas que não puderam viajar porque a empresa de ônibus recusou-se a enquadrar a bicicleta na franquia de bagagem, nem permitiu seu embarque como encomenda, uma vez que seus proprietários não se encontravam de posse da nota fiscal comprobatória de sua titularidade.

Nosso projeto traz para o nível da legislação federal o cerne do art. 70 do Decreto nº 2.521, de 1998, ao mesmo tempo em que o complementa de forma a garantir que o transportador não possa se recusar a transportar – nem cobrar tarifas adicionais por isso – as cargas que se enquadrem nas dimensões especificadas, e que não sejam cargas perigosas ou proibidas.

Na prática, se a bicicleta estiver acondicionada em recipiente com volume inferior a 300 decímetros cúbicos (por exemplo, uma caixa com 1m x 75cm x 40cm), deverá ser transportada independentemente de qualquer adicional. Caso ocupe volume maior, poderá haver cobrança pelo excesso, limitada a 20% do preço da passagem.

3

Além de uma questão de justiça, entendemos que essa proposição encampa a boa causa do estímulo ao uso da bicicleta, que é o veículo mais adequado e democrático para se garantir melhores cidades, mais limpas, silenciosas e uma população mais saudável, motivos pelos quais esperamos contar com a aprovação dos nobres colegas Parlamentares para esse projeto de lei.

Sala das Sessões,

Senador RODRIGO ROLLEMBERG

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001.

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

.....
.....
CAPÍTULO VI

DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES

TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

.....
.....
Seção IV

Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas

.....
.....

4

Subseção III

Das Permissões

Art. 38. As permissões a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ aplicar-se-ão à prestação regular de serviços de transporte de passageiros que independam da exploração da infra-estrutura utilizada e não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas, devendo também ser precedidas de licitação regida por regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência, e pelo respectivo edital.

~~§ 1º O edital de licitação obedecerá igualmente às prescrições do § 1º e dos incisos II a V do § 2º do art. 34-A.~~

§ 1º O edital de licitação obedecerá igualmente às prescrições do § 1º e dos incisos II a V do § 2º do art. 34-A. [\(Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001\)](#)

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente:

I – o objeto da permissão;

II – o prazo de vigência e as condições para prorrogação da permissão;

III – o modo, a forma e as condições de adaptação da prestação dos serviços à evolução da demanda;

IV – as características essenciais e a qualidade da frota a ser utilizada; e

V – as exigências de prestação de serviços adequados.

Art. 39. O contrato de permissão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais as relativas a:

I – objeto da permissão, definindo-se as rotas e itinerários;

II – prazo de vigência e condições para sua prorrogação;

III – modo, forma e condições de prestação dos serviços, em função da evolução da demanda;

IV – obrigações dos permissionários quanto às participações governamentais e ao valor devido pela outorga, se for o caso;

V – tarifas;

5

VI – critérios para reajuste e revisão de tarifas;

VII – direitos, garantias e obrigações dos usuários, da Agência e do permissionário;

VIII – procedimentos para acompanhamento e fiscalização das atividades permitidas e para auditoria do contrato;

IX – obrigatoriedade de o permissionário fornecer à Agência relatórios, dados e informações relativas às atividades desenvolvidas;

X – procedimentos relacionados com a transferência da titularidade do contrato, conforme o disposto no art. 30;

XI – regras sobre solução de controvérsias relacionadas com o contrato e sua execução, incluindo conciliação e arbitragem;

XII – sanções de advertência, multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração;

XIII – casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade.

§ 1º Os critérios a que se refere o inciso VI do caput deverão considerar:

a) os aspectos relativos a redução ou desconto de tarifas;

b) a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário.

§ 2º A sanção de multa a que se refere o inciso XII do caput poderá ser aplicada isoladamente ou em conjunto com outras sanções e terá valores estabelecidos em regulamento aprovado pela Diretoria da Agência, obedecidos os limites previstos em legislação específica.

§ 3º A ocorrência de infração grave que implicar sanção prevista no inciso XIII do caput será apurada em processo regular, instaurado na forma do regulamento, garantindo-se a prévia e ampla defesa ao interessado.

§ 4º O contrato será publicado por extrato, no Diário Oficial da União, como condição de sua eficácia.

Art. 40. ([VETADO](#))

6

Art. 41. Em função da evolução da demanda, a Agência poderá autorizar a utilização de equipamentos de maior capacidade e novas frequências e horários, nos termos da permissão outorgada, conforme estabelece o inciso III do § 2º do art. 38.

Parágrafo único. ([VETADO](#))

Art. 42. O contrato estabelecerá que o permissionário estará obrigado a:

I – adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente;

II – responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à Agência ou à União os ônus que venham a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do permissionário;

III – adotar as melhores práticas de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor.

.....
.....
.....
.....

DECRETO Nº 2.521, DE 20 DE MARÇO DE 1998.

Dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.

.....
.....

7

CAPÍTULO XI

DA FORMA DE EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS

SEÇÃO VII

Da Bagagem e das Encomendas

Art. 70. O preço da passagem abrange, a título de franquia, o transporte obrigatório e gratuito de bagagem no bagageiro e volume no porta-embrulhos, observados os seguintes limites máximos de peso e dimensão:

I - no bagageiro, trinta quilos de peso total e volume máximo de trezentos decímetro cúbicos, limitada a maior dimensão de qualquer volume a um metro;

II - no porta-embrulhos, cinco quilos de peso total, com dimensões que se adaptem ao porta-embrulhos, desde que não sejam comprometidos o conforto, a segurança e a higiene dos passageiros.

Parágrafo único. Excedida a franquia fixada nos incisos I e II deste artigo, o passageiro pagará até meio por cento do preço da passagem correspondente ao serviço convencional pelo transporte de cada quilograma de excesso.

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa.)

Publicado no **DSF**, em 25/03/2011.