

## PARECER Nº     , DE 2007 - CI

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 67, de 2005 (PL nº 1.792, de 2003, na origem), *que dá nova redação aos incisos I e III do caput do art. 5º e aos incisos I e III do caput do art. 8º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001.*

RELATOR: Senador **ELISEU RESENDE**

### I – RELATÓRIO

Submete-se à apreciação desta Comissão de Serviços de Infra-Estrutura o Projeto de Lei da Câmara dos Deputados (PLC) nº 67, de 2005 (PL nº 1.792, de 2003, na Casa de origem), destinado a promover a equalização das alíquotas da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (CIDE-Combustíveis) aplicadas ao querosene de aviação e à gasolina de aviação.

Para isso, é proposta a alteração da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, que institui a referida contribuição. Mais especificamente, o projeto modifica os incisos I e III do *caput* do art. 5º – que fixa as alíquotas específicas para os vários tipos de combustíveis – e os incisos I e III do *caput* do art. 8º – que estabelece, para cada caso, os limites dos valores da CIDE que poderão ser deduzidos 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).

Originalmente distribuído com exclusividade à Comissão de Serviços de Infra-Estrutura (CI), o PLC nº 67, de 2005, teve o despacho reformulado em razão da aprovação de requerimento de audiência da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), que se manifestou favoravelmente à matéria. Retornando ao exame desta Comissão, verifica-se que não foram oferecidas emendas ao projeto.

## II – ANÁLISE

Trata a presente iniciativa de corrigir distorções existentes na aplicação da CIDE-Combustíveis, que onera diferentemente produtos destinados à mesma finalidade. Este é o caso específico da gasolina utilizada por pequenas aeronaves, equipadas com motores de ciclo Otto (com pistões), e do querosene de aviação. A disparidade das alíquotas aplicáveis a um e outro produto é a razão que levou o autor do projeto a propor a sua equalização, de modo que a gasolina de aviação passe a receber tratamento diferenciado da gasolina comum, equiparando-se ao querosene de aviação.

Com as mudanças propostas para o art. 5º da Lei nº 10.336, de 2001, que institui a CIDE-Combustíveis, a gasolina utilizada na aviação – ora sujeita à alíquota de R\$ 860,00 (oitocentos e sessenta reais) por m<sup>3</sup>, válida para qualquer tipo de gasolina – passaria a enquadrar-se na mesma alíquota do querosene de aviação, que é de R\$ 92,10 (noventa e dois reais e dez centavos) por m<sup>3</sup>.

Analogamente, as alterações previstas para o art. 8º operam no sentido de atribuir à gasolina destinada à aviação os mesmos limites fixados para o querosene de aviação, relativamente à dedutibilidade do valor da CIDE-Combustíveis pago na importação ou na comercialização do produto no mercado interno. Desse modo, as margens dedutíveis dos montantes devidos ao PIS/Pasep e à Cofins para a gasolina de aviação cairiam dos atuais R\$ 49,90 (quarenta e nove reais e noventa centavos) e R\$ 230,10 (duzentos e trinta reais e dez centavos) por m<sup>3</sup>, respectivamente, para R\$ 16,30 (dezesseis reais e trinta centavos) e R\$ 75,80 (setenta e cinco reais e oitenta centavos) por m<sup>3</sup>.

Note-se que, mais recentemente, o Presidente da República, no uso das prerrogativas que lhe confere o art. 9º da Lei nº 10.336, de 2001, reduziu as alíquotas da CIDE-Combustíveis, para R\$ 280,00 por m³, no caso da gasolina, e para zero, no caso do querosene de aviação (Decreto nº 5.060, de 30 de abril de 2004). O mesmo decreto zerou, também, os limites de sua dedução do PIS/Pasep e da Cofins para todos os casos. Assim, enquanto o querosene de aviação está totalmente desonerado da incidência da CIDE-Combustíveis, a gasolina de aviação segue sujeita ao mesmo tratamento dispensado à gasolina comum.

No mérito, portanto, o projeto revela oportunidade e pertinência. Segundo a justificação apresentada, o modelo atual de cobrança da CIDE carece de lógica, haja vista que dois combustíveis utilizados com a mesma finalidade – o querosene e a gasolina de aviação – não poderiam estar sujeitos a alíquotas totalmente diferentes. A essa disparidade pode-se atribuir o uso limitado de aeronaves de pequeno porte movidas a motores de ciclo Otto a gasolina. Como bem pondera o autor, além de bem mais baratos que as turbinas a querosene, os motores a gasolina têm a vantagem de conferir grande maleabilidade às aeronaves em baixa velocidade, o que os torna particularmente indicados para aviões agrícolas – muito utilizados na pulverização de fertilizantes e de defensivos –, para pequenos hidroaviões, e, de modo geral, para as aeronaves normalmente empregadas em serviços de táxi aéreo e em atividades de turismo, lazer, e outras que requeiram pouso em pistas curtas ou em condições precárias.

No tocante à constitucionalidade, observa-se que estão atendidas pelo PLC nº 67, de 2005, as formalidades relativas à competência e à iniciativa legislativa. De acordo com o art. 24, I, da Constituição Federal, a matéria de que se ocupa o projeto – direito tributário – insere-se no rol das competências legislativas da União, e sobre ela não incide qualquer reserva de iniciativa. Nos aspectos da juridicidade, não há restrições a fazer, já que as alterações propostas na legislação da CIDE-Combustíveis estão em harmonia com o ordenamento jurídico vigente.

Por fim, em relação à técnica legislativa, observa-se que, a despeito de o substitutivo aprovado na Câmara dos Deputados ter corrigido as principais impropriedades existentes no projeto original, ainda persiste a necessidade de pequenos ajustes.

O primeiro deles deve recair sobre a ementa do projeto. Tal como se encontra redigida, a ementa falha em não explicitar satisfatoriamente o “objeto da lei”, conforme recomenda o art. 5º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis. Para sanar essa falha, propõe-se a incorporação, à ementa, do conteúdo do art. 1º do projeto. Introduzida essa modificação, o art. 1º do projeto deverá ser suprimido.

De resto, será necessário corrigir a posição da indicação “NR” na nova redação dada aos dispositivos da Lei nº 10.336, de 2001.

Sendo assim, ao defendermos a aprovação da matéria, cabe-nos, na qualidade de relator, sugerir os aperfeiçoamentos necessários. É o que fazemos por meio das emendas oferecidas na seqüência deste parecer, as quais têm caráter meramente formal, sem qualquer reflexo no conteúdo das disposições do projeto de lei em apreciação.

### **III – VOTO**

Ante o exposto, voto pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei da Câmara nº 67, de 2005, com as alterações decorrentes das emendas de redação que apresentamos.

#### **EMENDA Nº 01 – CI**

Dê-se à ementa do PLC nº 67, de 2005, a seguinte redação:

“Altera dispositivos da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, que ‘institui a 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)’, para promover a equalização das alíquotas incidentes sobre o

querosene de aviação e a gasolina utilizada em aviação.”

### **EMENDA Nº 02 – CI**

Suprima-se do PLC nº 67, de 2005, o art. 1º, renumerando-se os demais.

### **EMENDA Nº 03 – CI**

Desloque-se, para antes do fechamento das aspas, a referência “NR” colocada ao final de cada artigo da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, modificado pelo PLC nº 67, de 2005.

Sala da Comissão, 20 de setembro de 2007.

, Presidente

, Relator