

PARECER Nº , DE 2007

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS,
sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 67, de 2005
(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 **RENATO CASAGRANDE**

I – RELATÓRIO

Segundo o próprio art. 1º do Projeto de Lei da Câmara nº 67, de 2005 (PLC-67/05), caracterizado à ementa, ele tem o objetivo de, alterando os incisos I e III dos arts. 5º e 8º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, equalizar as alíquotas da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico sobre combustíveis (CIDE-Combustíveis) incidentes sobre o querosene e a gasolina de aviação.

A alteração pretendida consiste em criar, nos dispositivos citados, a categoria “gasolina de aviação”, destacando-a do inciso I do art. 5º e acrescentando-a no inciso III do art. 8º da mencionada Lei nº 10.336, de 2001, que hoje contempla apenas o querosene de aviação.

Dessa maneira, tanto no art. 5º quanto no art. 8º, o inciso I passa a compreender apenas as gasolinas comuns, “exceto de aviação”, e o inciso III passa a compreender o querosene e a gasolina de aviação.

A consequência dessa alteração é que as gasolinas comuns permanecem com uma alíquota da CIDE-Combustíveis de R\$ 860,00/m³ e dedutibilidade de R\$ 49,00/m³ do valor devido a título de PIS/Pasep e de R\$ 230,10/m³ do valor devido a título de Cofins, enquanto que o querosene e a gasolina de aviação ficam ambos sujeitos à alíquota de CIDE-Combustíveis de R\$ 92,10/m³ e dedução de R\$ 16,30/m³ e R\$ 75,80/m³ do PIS/Pasep e da Cofins.

Em 25-07-05, o projeto foi originalmente distribuído à Comissão de Serviços de Infra-Estrutura. Antes que recebesse parecer, todavia, foi objeto de requerimento, em plenário, em virtude de cuja aprovação foi submetido também à deliberação desta Comissão de Assuntos Econômicos, onde deu entrada em 09-06-2006.

Não foram apresentadas emendas.

II – CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA

Tratando-se de matéria tributária, incluída na competência da União, livre de qualquer restrição de iniciativa, não se verifica qualquer eiva de inconstitucionalidade no projeto.

Igualmente não se nota qualquer restrição quanto aos aspectos de juridicidade. A técnica legislativa adotada é adequada e correta.

A Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos Deputados aprovou parecer pela compatibilidade e adequação financeira e orçamentária do projeto. Esse entendimento não merece reparos. O art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), que poderia ser invocado, trata de “concessão ou ampliação de incentivo ou benefício fiscal”, o que não é o caso.

III – ANÁLISE

O assunto diz respeito à Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) a que se referem os arts. 149 e 177, § 4º da Constituição Federal, instituída pela Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, para incidir sobre *a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível*.

Na mencionada Lei nº 10.336, de 2001, a tributação dos combustíveis de aviação, embora tenha contemplado a especificidade do querosene de aviação em relação ao querosene comum, o mesmo não fez em relação à gasolina de aviação, que, mesmo sendo produto diferenciado, é tratada englobadamente com a gasolina comum.

De acordo com o art. 8º da mesma Lei, esses valores podem ser deduzidos de parte do que tiver sido pago a título de PIS/Pasep e Cofins, até o limite de R\$ 49,90 e R\$ 230,10 por m³, no caso de gasolinas, e R\$ 16,30 e R\$ 75,80 por m³, no caso de querosene de aviação.

Usando da prerrogativa conferida pelo art. 9º da Lei, o Presidente da República baixou o Decreto nº 5.060, de 30 de abril de 2004, reduzindo as alíquotas da CIDE-Combustível, para R\$ 280,00/m³, no caso de gasolina, e para zero, no caso de querosene de aviação. O mesmo decreto zerou, também, os limites de sua dedução do PIS/Pasep e da Cofins para todos os casos.

Como se vê, o querosene de aviação está totalmente desonerado da incidência da CIDE-Combustíveis, por efeito da redução da respectiva alíquota para zero. O mesmo não acontece com a gasolina de aviação.

Pela Nota Técnica nº 6 DEPAC/SEORI/MD, o Ministério da Defesa manifestou-se favoravelmente ao projeto, com o fundamento principal de que a aviação agrícola, bem como a aviação geral são atividades de grande importância para o desenvolvimento do país. A gasolina de aviação é um dos principais insumos empregados no preço final dos produtos e tem um grande impacto sobre o custo dos serviços desse setor e sobre o desenvolvimento e modernização da agricultura nacional. Por outro lado, a alta incidência de

tributos incentiva o descaminho e o uso de combustíveis não autorizados, inclusive o álcool, induzindo à evasão fiscal.

Na mencionada nota, é informado que em decorrência do disposto na Resolução nº 010/2003, de 30 de outubro de 2003, do Conselho de Aviação Civil – CONAC, o Ministério da Defesa encaminhou à Secretaria da Receita Federal – SRF do Ministério da Fazenda, por meio do Ofício nº 6994/SEORI-MD, de 22 de setembro de 2004, um conjunto de propostas de desoneração tributária do setor aéreo. Dentre elas destaca-se a proposta de conceder à Gasolina de Aviação a mesma alíquota da CIDE incidente sobre o querosene de aviação e não da gasolina automotiva.

IV – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela aprovação integral do Projeto de Lei da Câmara nº 67, de 2005.

Sala da Comissão, em 29 de maio de 2007.

, Presidente

, Relator