



# **SENADO FEDERAL**

## **PARECERES**

### **Nº 856 e 857, DE 2007**

Sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 67, de 2005 (nº 1.792/2003, na Casa de 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* (igual a incidência da Cide sobre a gasolina e querosene utilizados na aviação, reduzindo a alíquota aplicável à gasolina de aviação)

**PARECER Nº 856, DE 2007**  
**(Da Comissão de Assuntos Econômicos)**  
(Em audiência, nos termos do Requerimento nº 624, de 2006)

**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/m<sup>3</sup> e dedutibilidade de R\$ 49,00/m<sup>3</sup> do valor devido a título de PIS/Pasep e de R\$ 230,10/m<sup>3</sup> 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/m<sup>3</sup> e dedução de R\$ 16,30/m<sup>3</sup> e R\$ 75,80/m<sup>3</sup> 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

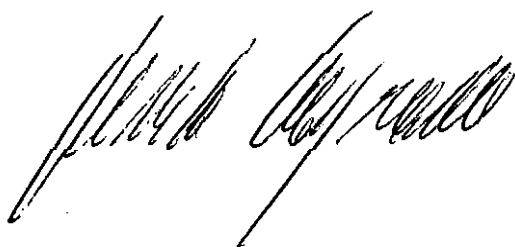
principais insumos empregados no preço final dos produtos e tem um grande impacto sobre o custo dos serviços desse setor e sobre o desenvolvimento e modernização da agricultura nacional. Por outro lado, a alta incidência de tributos incentiva o descaminho e o uso de combustíveis não autorizados, inclusive 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, 29 de maio de 2007.



, Presidente

, Relator

**COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS**  
**PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 67, DE 2005**  
**NÃO TERMINATIVO**

**ASSINARAM O PARECER NA REUNIÃO DE 29/05/07, OS SENHORES(AS) SENADORES(AS):**

**PRESIDENTE:** \_\_\_\_\_

**RELATOR(A):** \_\_\_\_\_

**Bloco de Apoio ao Governo (PT, PR, PSB, PCdoB, PRB, PP e PTB)**

EDUARDO SUPLICY (PT)	1-FLÁVIO ARNS (PT)
FRANCISCO DORNELLES (PP)	2-PAULO PAIM (PT)
DELCÍDIO AMARAL (PT)	3-IDELI SALVATTI (PT)
ALOIZIO MERCADANTE (PT)	4-SIBÁ MACHADO (PT)
FERNANDO COLLOR (PTB)	5-MARCELO CRIVELLA (PRB)
RENATO CASAGRANDE (PSB)	6-INÁCIO ARRUDA (PCdoB)
EXPEDITO JÚNIOR (PR)	7-PATRÍCIA SABOYA GOMES (PSB)
SILVYS SLHESSARENKO (PT)	8-ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB)
JOÃO VICENTE CLAUDINO (PTB)	9-JOÃO RIBEIRO (PR)

**PMDB**

ROMERO JUCÁ	1-VALTER PEREIRA
VALDIR RAUPP	2-ROSEANA SARNEY
PEDRO SIMON	3-WELLINGTON SALGADO
MAO SANTA	4-LEOMAR QUINTANILHA
GILVAM BORGES	5-JOAQUIM RORIZ
NEUTO DE CONTO	6-PAULO DUQUE
GARIBALDI ALVES FILHO	7-JARBAS VASCONCELOS

**PFL**

1-MIR SANTANA	1-JONAS PINHEIRO
EDISON LOBÃO	2-ANTONIO CARLOS MAGALHÃES
ELISEU RESENDE	3-DEMÓSTENES TORRES
JAYME CAMPOS	4-ROSALBA CIARLINI
KÁTIA ABREU	5-MARCO MACIEL
RAIMUNDO COLOMBO	6-ROMEU TUMA

**PSDB**

CÍCERO LUCENA	1-ARTHUR VIRGÍLIO
FLEXA RIBEIRO	2-EDUARDO AZEREDO
SÉRGIO GUERRA	3-MARCONI PERILLO
TASSO JEREISSATI	4-JOÃO TENÓRIO

**PDT**

OSMAR DIAS	1-JEFFERSON PÉRES
------------	-------------------

**PARECER Nº 857, DE 2007**  
**(Da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura)**

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 m<sup>3</sup>, 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~~ <sup>então</sup> 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 sequência 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 1 – 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.”

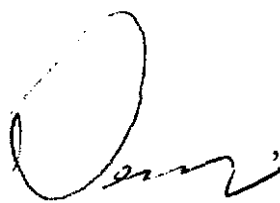
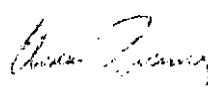
#### **EMENDA Nº 2 – CI**

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

#### **EMENDA Nº 3 – 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

# COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA

Projeto de Lei da Câmara nº 67, de 2005	
ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE / / 2007, OS SENHORES (AS) SENADORES (AS)	
PRESIDENTE: Senador Marconi Perillo	
RELATOR: Senador Eliseu Resende	
Titulares - Bloco de apoio ao Governo (PT / PTR / PR / PSB / PC do B / PRB / PP)	Suplentes - Bloco de apoio ao Governo (PT / PTR / PR / PSB / PC do B / PRB / PP)
SERYS SLHESARENKO - PT	1- FLÁVIO ARNS - PT
DELCEÍDIO AMARAL - PT	2- FÁTIMA CLEIDE - PT
ELI SALVATTI - PT	3- ALOIZIO MERCADANTE - PT
FRANCISCO DORNELLES - PP	4- JOÃO RIBEIRO - PR
INÁCIO ARRUDA - PC do B	5- AUGUSTO BOTELHO - PT
EUCLYDES MELLO - PTB	6- JOÃO CLAUDINO - PTB
EXPEDITO JÚNIOR - PR	7- RENATO CASAGRANDE - PSB
Titulares - PMDB	Suplentes - PMDB
ROMERO JUCÁ	1- GARIBALDI ALVES
VALDIR RAUPP	2- JOSÉ MARANHÃO
LEOMAR QUINTANILHA	3- GILVAM BORGES
(vago)	4- NEUTO DE CONTO
VALTER PEREIRA	5- GERALDO MESQUITA
WELLINGTON SALGADO	6- PEDRO SIMON
Titulares - Bloco da Minoria (DEM / PSDB)	Suplentes - Bloco da Minoria (DEM / PSDB)
ADELMIR SANTANA - DEM	1- DEMÓSTENES TORRES - DEM
ELISEU RESENDE - DEM	2- MARCO MACIEL - DEM
JAYME CAMPOS - DEM	3- JONAS PINHEIRO - DEM
HERÁCLITO FORTES - DEM	4- ROSALBA CIARLINI - DEM
RAIMUNDO COLOMBO - DEM	5- ROMEU TUMA - DEM
JOÃO TENÓRIO - PSDB	6- CÍCERO LUCENA - PSDB
MARCONI PERILLO - PSDB	7- EDUARDO AZEREDO - PSDB
FLEXA RIBEIRO - PSDB	8- MÁRIO COUTO - PSDB
SÉRGIO GUERRA - PSDB	9- TASSO JEREISSATI - PSDB
Titulares - PDT	Suplentes - PDT
JOÃO DURVAL	1- (vago)

## LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

### 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)

- I – gasolina, R\$ 860,00 por m³; (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)
- III – querosene de aviação, R\$ 92,10 por m³; (Redação dada pela Lei nº 10.636, de 2002)
- IV – outros querosenes, R\$ 92,10 por m³; (Redação dada pela Lei nº 10.636, de 2002)
- V – óleos combustíveis com alto teor de enxofre, R\$ 40,90 por t; (Redação dada pela Lei nº 10.636, de 2002)
- VI – óleos combustíveis com baixo teor de enxofre, R\$ 40,90 por t; (Redação dada pela Lei nº 10.636, de 2002)
- VII – gás liquefeito de petróleo, inclusive o derivado de gás natural e da nafta, R\$ 250,00 por t; (Redação dada pela Lei nº 10.636, de 2002)
- VIII – álcool etílico combustível, R\$ 37,20 por m³. (Incluído pela Lei nº 10.636, de 2002)

§ 1º Aplicam-se às correntes de hidrocarbonetos líquidos que, pelas suas características físico-químicas, possam ser utilizadas exclusivamente para a formulação de diesel, as mesmas alíquotas específicas fixadas para o produto.

§ 2º Aplicam-se às correntes de hidrocarbonetos líquidos as mesmas alíquotas específicas fixadas para gasolinas. (Redação dada pela Lei nº 10.833, de 2003)

§ 3º O Poder Executivo poderá dispensar o pagamento da Cide incidente sobre as correntes de hidrocarbonetos líquidos não destinados à formulação de gasolina ou diesel, nos termos e condições que estabelecer, inclusive de registro especial do produtor, formulador, importador e adquirente. (Redação dada pela Lei nº 10.833, de 2003)

§ 4º Os hidrocarbonetos líquidos de que trata o § 3º serão identificados mediante marcação, nos termos e condições estabelecidos pela ANP. (Redação dada pela Lei nº 10.833, de 2003)

§ 5º (Revogado pela Lei nº 10.833, de 2003)

§ 6º (Revogado pela Lei nº 10.833, de 2003)

§ 7º A Cide devida na comercialização dos produtos referidos no *caput* integra a receita bruta do vendedor.

.....

**Art. 8º** O contribuinte poderá, ainda, deduzir o valor da Cide, pago na importação ou na comercialização, no mercado interno, dos valores da contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins devidos na comercialização, no mercado interno, dos produtos referidos no art. 5º, até o limite de, respectivamente: (Redação dada pela Lei nº 10.636, de 2002)

- I – R\$ 49,90 e R\$ 230,10 por m<sup>3</sup>, no caso de gasolinas; (Redação dada pela Lei nº 10.636, de 2002)  
II – R\$ 30,30 e R\$ 139,70 por m<sup>3</sup>, no caso de diesel; (Redação dada pela Lei nº 10.636, de 2002)  
III – R\$ 16,30 e R\$ 75,80 por m<sup>3</sup>, no caso de querosene de aviação; (Redação dada pela Lei nº 10.636, de 2002)  
IV – R\$ 16,30 e R\$ 75,80 por m<sup>3</sup>, no caso dos demais querosenes; (Redação dada pela Lei nº 10.636, de 2002)  
V – R\$ 14,50 e R\$ 26,40 por t, no caso de óleos combustíveis com alto teor de enxofre; (Redação dada pela Lei nº 10.636, de 2002)  
VI – R\$ 14,50 e R\$ 26,40 por t, no caso de óleos combustíveis com baixo teor de enxofre; (Redação dada pela Lei nº 10.636, de 2002)  
VII – R\$ 44,40 e R\$ 205,60 por t, no caso de gás liquefeito de petróleo, inclusive derivado de gás natural e de nafta; (Redação dada pela Lei nº 10.636, de 2002)  
VIII – R\$ 13,20 e R\$ 24,00 por m<sup>3</sup>, no caso de álcool etílico combustível. (Incluído pela Lei nº 10.636, de 2002)

§ 1º A dedução a que se refere este artigo aplica-se às contribuições relativas a um mesmo período de apuração ou posteriores.

§ 2º As parcelas da Cide deduzidas na forma deste artigo serão contabilizadas, no âmbito do Tesouro Nacional, a crédito da contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins e a débito da própria Cide, conforme normas estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal.

Art. 8º-A. O valor da Cide-Combustíveis pago pelo vendedor de hidrocarbonetos líquidos não destinados à formulação de gasolina ou diesel poderá ser deduzido dos valores devidos pela pessoa jurídica adquirente desses produtos, relativamente a tributos ou contribuições administrados pela Receita Federal do Brasil, nos termos, limites e condições estabelecidos em regulamento. (Redação dada pela Lei nº 11.196, de 2005)

§ 1º A pessoa jurídica importadora dos produtos de que trata o caput deste artigo não destinados à formulação de gasolina ou diesel poderá deduzir dos valores dos tributos ou contribuições administrados pela Receita Federal do Brasil, nos termos, limites e condições estabelecidos em regulamento, o valor da Cide-Combustíveis pago na importação. (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

§ 2º Aplica-se o disposto neste artigo somente aos hidrocarbonetos líquidos utilizados como insumo pela pessoa jurídica adquirente. (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

Art. 9º O Poder Executivo poderá reduzir as alíquotas específicas de cada produto, bem assim restabelecê-las até o valor fixado no art. 5º.

§ 1º O Poder Executivo poderá, também, reduzir e restabelecer os limites de dedução referidos no art. 8º.

§ 2º Observado o valor limite fixado no art. 5º, o Poder Executivo poderá estabelecer alíquotas específicas diversas para o diesel, conforme o teor de enxofre do produto, de acordo com classificação estabelecida pela ANP.

## CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

**Art. 24.** Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

- I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;
- II - orçamento;
- III - juntas comerciais;
- IV - custas dos serviços forenses;
- V - produção e consumo;

VI - florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição;  
VII - proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico;  
VIII - responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;  
IX - educação, cultura, ensino e desporto;  
X - criação, funcionamento e processo do juizado de pequenas causas;  
XI - procedimentos em matéria processual;  
XII - previdência social, proteção e defesa da saúde;  
XIII - assistência jurídica e Defensoria pública;  
XIV - proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência;  
XV - proteção à infância e à juventude;  
XVI - organização, garantias, direitos e deveres das polícias civis.

§ 1º - No âmbito da legislação concorrente, a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais.

§ 2º - A competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados.

§ 3º - Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades.

§ 4º - A superveniência de lei federal sobre normas gerais suspende a eficácia da lei estadual, no que lhe for contrário.

.....  
**Art. 149.** Compete exclusivamente à União instituir contribuições sociais, de intervenção no domínio econômico e de interesse das categorias profissionais ou econômicas, como instrumento de sua atuação nas respectivas áreas, observado o disposto nos arts. 146, III, e 150, I e III, e sem prejuízo do previsto no art. 195, § 6º, relativamente às contribuições a que alude o dispositivo.

§ 1º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios instituirão contribuição, cobrada de seus servidores, para o custeio, em benefício destes, do regime previdenciário de que trata o art. 40, cuja alíquota não será inferior à da contribuição dos servidores titulares de cargos efetivos da União. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 41, 19.12.2003)

§ 2º As contribuições sociais e de intervenção no domínio econômico de que trata o *caput* deste artigo: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

I - não incidirão sobre as receitas decorrentes de exportação; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

II - incidirão também sobre a importação de produtos estrangeiros ou serviços; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 19.12.2003)

III - poderão ter alíquotas: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

a) *ad valorem*, tendo por base o faturamento, a receita bruta ou o valor da operação e, no caso de importação, o valor aduaneiro; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

b) específica, tendo por base a unidade de medida adotada. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

§ 3º A pessoa natural destinatária das operações de importação poderá ser equiparada a pessoa jurídica, na forma da lei. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

§ 4º A lei definirá as hipóteses em que as contribuições incidirão uma única vez. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

.....

**Art. 177.** Constituem monopólio da União:

I - a pesquisa e a lavra das jazidas de petróleo e gás natural e outros hidrocarbonetos fluidos;

II - a refinação do petróleo nacional ou estrangeiro;

III - a importação e exportação dos produtos e derivados básicos resultantes das atividades previstas nos incisos anteriores;

IV - o transporte marítimo do petróleo bruto de origem nacional ou de derivados básicos de petróleo produzidos no País, bem assim o transporte, por meio de conduto, de petróleo bruto, seus derivados e gás natural de qualquer origem;

V - a pesquisa, a lavra, o enriquecimento, o reprocessamento, a industrialização e o comércio de minérios e minerais nucleares e seus derivados, com exceção dos radioisótopos cuja produção, comercialização e utilização poderão ser autorizadas sob regime de permissão, conforme as alíneas b e c do inciso XXIII do caput do art. 21 desta Constituição Federal. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)

§ 1º A União poderá contratar com empresas estatais ou privadas a realização das atividades previstas nos incisos I a IV deste artigo observadas as condições estabelecidas em lei. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 9, de 1995)

§ 2º A lei a que se refere o § 1º disporá sobre: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 9, de 1995)

I - a garantia do fornecimento dos derivados de petróleo em todo o território nacional; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 9, de 1995)

II - as condições de contratação; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 9, de 1995)

III - a estrutura e atribuições do órgão regulador do monopólio da União; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 9, de 1995)

§ 3º A lei disporá sobre o transporte e a utilização de materiais radioativos no território nacional. (Renumerado de § 2º para 3º pela Emenda Constitucional nº 9, de 1995)

§ 4º A lei que instituir contribuição de intervenção no domínio econômico relativa às atividades de importação ou comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados e álcool combustível deverá atender aos seguintes requisitos: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

I - a alíquota da contribuição poderá ser: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

a) diferenciada por produto ou uso; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

b) reduzida e restabelecida por ato do Poder Executivo, não se lhe aplicando o disposto no art. 150, III, b; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

II - os recursos arrecadados serão destinados: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

a) ao pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, gás natural e seus derivados e derivados de petróleo; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

b) ao financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás; (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

c) ao financiamento de programas de infra-estrutura de transportes. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 33, de 2001)

.....

**LEI COMPLEMENTAR Nº 95, DE 26 DE FEVEREIRO DE 1998**

Mensagem de veto

Vide Decreto nº 2.954, de 29.01.1999

Dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona.

.....

**Art. 5º** A ementa será grafada por meio de caracteres que a realcem e explicitará, de modo conciso e sob a forma de título, o objeto da lei.

.....

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

Mensagem de veto

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

.....

**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.

§ 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.

.....

**DECRETO Nº 5.060, DE 30 DE ABRIL DE 2004.**

Reduz as 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), instituída pela Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto no caput e no § 1º do art. 9º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001,

**DECRETA:**

Art. 1º As alíquotas específicas 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), previstas no art. 5º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, ficam reduzidas para:

I - R\$ 280,00 (duzentos e oitenta reais) por metro cúbico de gasolinas e suas correntes;

II - R\$ 70,00 (setenta reais) por metro cúbico de diesel e suas correntes.

Parágrafo único. Ficam reduzidas a zero as alíquotas de que trata o caput, aplicáveis a:

I - querosene de aviação;

II - demais querosenes;

III - óleos combustíveis com alto teor de enxofre;

IV - óleos combustíveis com baixo teor de enxofre;

V - gás liquefeito de petróleo, inclusive o derivado de gás natural e de nafta; e

VI - álcool etílico combustível.

Art. 2º Ficam reduzidos a zero os limites de dedução da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, a que se refere o art. 8º da Lei nº 10.336, de 2001.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos em relação aos fatos geradores ocorridos a partir de 1º de maio de 2004.

Brasília, 30 de abril de 2004; 183º da Independência e 116º da República.

**LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA**  
*Antonio Palocci Filho*



# DOCUMENTOS ANEXADOS NOS TERMOS DO ART. 250, PARÁGRAFO ÚNICO DO REGIMENTO INTERNO.

## I – RELATÓRIO

RELATOR: Senador **SÉRGIO GUERRA**

## 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), 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”.

A proposição compõe-se de quatro artigos.

O art. 1º indica os dispositivos da Lei nº 10.336, de 2001, aos quais o projeto sob exame dá nova redação, com o objetivo de equalizar, em relação ao querosene e à gasolina de aviação, as 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).

O art. 2º altera os incisos I e III do art. 5º da Lei nº 10.336, de 2001, de forma a excluir, da incidência da alíquota específica de oitocentos e sessenta reais por m<sup>3</sup> (inciso I), a gasolina de aviação, a qual passa a ser submetida à mesma alíquota específica de noventa e dois reais e dez centavos por m<sup>3</sup> (inciso III), aplicável ao querosene de aviação.

O art. 3º modifica os incisos I e III do art. 8º da Lei nº 10.336 de 2001, para atribuir à gasolina de aviação os mesmos limites (dezesseis reais e trinta centavos e setenta e cinco reais e oitenta centavos por m<sup>3</sup>) fixados para o querosene de aviação, com referência à dedutibilidade do valor da Cide-Combustíveis pago na importação ou na comercialização, no mercado interno, dos valores 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).

O autor do projeto, Deputado Roberto Balestra, assim justifica as alterações propostas:

A gasolina de aviação vem sendo considerada, para efeito de cobrança da CIDE, como idêntica à gasolina automotiva.

Esta situação foge à lógica do uso específico dessa gasolina, que é movimentar motores de aeronaves de pequeno porte. Essas aeronaves são utilizadas principalmente na pulverização de fertilizantes foliares e de defensivos na agricultura, em serviços de táxi aéreo e em atividades de turismo e lazer.

A fixação da alíquota da CIDE incidente sobre a gasolina de aviação deveria atender à mesma lógica aplicada ao querosene, pois as finalidades desses dois combustíveis são as mesmas. Enquanto que para as gasolinas em geral a alíquota da CIDE estabelecida pela Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, é de R\$ 860,00 por metro cúbico, para o querosene de aviação ela é de apenas R\$ 92,10 por metro cúbico, ou seja, quase dez vezes menor.

Essa situação limita o uso, no Brasil, de aeronaves de pequeno porte movidas a motores de ciclo Otto (com pistões) a gasolina, e não a turbinas a querosene. Além de serem muito mais baratos do que as turbinas, os motores de ciclo Otto proporcionam maior maleabilidade às aeronaves em baixa velocidade, tornando-os ideais para equipar aviões agrícolas, pequenos hidroaviões e outras aeronaves cujo uso exige pouso em pistas precárias e curtas. Com esses motores são equipados, também, boa parte dos modelos de helicópteros.

A redução da alíquota da CIDE incidente sobre a gasolina de aviação terá, pois, efeitos positivos sobre várias atividades no Brasil, entre as quais a agricultura e o turismo, possibilitando o incremento do uso de aeronaves e reduzindo custos operacionais de setores vitais para a economia de nosso País.

## II – ANÁLISE

A legitimidade da iniciativa do parlamentar tem assento constitucional nos arts. 24, I, 48, I, e 61, da Carta de 1988, já que se trata de tributo de competência da União, de acordo com o art. 149 da Constituição.

A espécie legislativa é a apropriada, visto que a definição das alíquotas tributárias não é matéria reservada à lei complementar, conforme se depreende da leitura do inciso III do art. 146 da Constituição.

Quanto à juridicidade, a proposição altera a legislação da Cide-Combustíveis de forma consentânea com o ordenamento jurídico, sem agressão à Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional), cujos fundamentos também se aplicam às contribuições de intervenção no domínio econômico.

A Cide-Combustíveis, por força de disposição constitucional (art. 159, III), tem vinte e nove por cento do produto de sua arrecadação distribuídos aos Estados e ao Distrito Federal, na forma da lei, observada a destinação a que se refere o inciso II, c, do § 4º do art. 177 da Constituição: financiamento de programas de infra-estrutura de transporte.

Dos recursos da Cide-combustíveis distribuídos a cada Estado, vinte e cinco por cento são destinados a seus Municípios (art. 159, § 4º, da Constituição).

A matéria está regulada pelos arts. 1º-A (distribuição aos Estados e ao Distrito Federal) e 1º-B (destinação aos Municípios) da Lei nº 10.336, de 2001, incluídos pela Lei nº 10.866, de 4 de maio de 2004.

No que tange ao mérito, somos da opinião de que equiparar o tratamento tributário dispensado à gasolina de aviação ao dado ao querosene de aviação, combustíveis utilizados em atividades de igual importância e alcance social, é oportuna e justa. A falta de isonomia existente hoje provoca injustificada sobrecarga fiscal em desfavor dos contribuintes que utilizam aviões com motores movidos a gasolina. Cumpre destacar que tais aeronaves são intensamente utilizadas em atividades econômicas relevantes para a economia nacional, em especial a agricultura e o turismo.

O projeto de lei em análise corrige uma iniquidade fiscal, anula incentivos distorcidos e desonera a produção de importantes setores econômicos, aprimorando a legislação da Cide-Combustíveis e das contribuições sociais envolvidas na matéria.

Em relação à responsabilidade fiscal, o art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, prevê que a concessão ~~de~~ <sup>de</sup> benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá vir acompanhada da estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício

em que deva iniciar a sua vigência e nos dois seguintes. A redução de alíquota proposta é benefício que acarreta renúncia de receita, a teor do § 1º do art. 14 da Lei em referência:

**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;**

.....  
.....

§ 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.

.....  
(grifamos e sublinhamos)

Todavia, não se pode considerar a diminuição de alíquota proposta, que se aplica de forma geral, como causadora de redução indiscriminada do tributo. Assim o seria se apenas uma categoria de contribuintes fosse beneficiada com a medida. Não é o caso.

Além disso, como bem demonstrou o parecer da Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos Deputados, a redução inicial de receita da União será plenamente compensada pelo incremento da arrecadação do tributo, consequência do aumento de competitividade dos setores econômicos beneficiados pela medida, o que permitirá ampliação do universo de adquirentes de seus bens e serviços.

Outrossim, deve-se ter em conta que, a despeito do efeito positivo para os usuários de aeronaves movidas por motores a gasolina, para a arrecadação total da Cide-Combustíveis vinculada à gasolina o impacto seria irrisório, ainda que não houvesse compensação alguma advinda do ~~aumento~~ ~~do aumento~~.

da atividade econômica. A Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos Deputados assim se pronunciou:

Vale notar que, segundo a Agência Nacional de Petróleo – ANP, em 2002, a produção de gasolina comum foi de 19.407 mil m<sup>3</sup> e a de gasolina de aviação, de 71 mil m<sup>3</sup>. Ou seja, a produção de gasolina de aviação representa uma minúscula fração (0,36%) do total de produção de gasolinas. Assim, mesmo que as esperadas repercussões positivas na produção e conseqüente elevação da arrecadação dos demais tributos se frustrassem, a perda de receitas da CIDE-Combustíveis seria insignificante. Na realidade, ela seria de uma ordem de grandeza próxima da margem de erro que normalmente acompanha qualquer estimativa de receitas.

Em resumo, a eventual queda inicial de arrecadação advinda da redução das alíquotas sobre a gasolina de aviação será compensada pelo ganho de receitas proporcionado pelo aumento da atividade na economia e, mesmo que tal recuperação viesse a se frustrar, a eventual perda fiscal seria de dimensão negligenciável, **dentro da margem de erro existente em qualquer estimativa de receitas.** (grifamos)

A existência de margem de tolerância é inerente a qualquer tipo de previsão. A receita orçamentária é prevista. O que se fixa é a despesa. Portanto, o reduzido impacto da renúncia de receita decorrente da proposição em discussão certamente estará compreendido na margem de tolerância de qualquer previsão da receita orçamentária, especialmente quando se trata da Cide-Combustíveis, para a qual, necessariamente, já se trabalha com uma margem de variação. Essa certeza decorre do art. 9º da Lei nº 10.336, de 2001. O dispositivo autoriza o Poder Executivo a reduzir as alíquotas específicas da Cide-Combustíveis relativamente a cada produto, bem como a restabelecê-las até o valor fixado no art. 5º do mesmo diploma. Essa autorização legislativa tem fulcro no art. 177, § 4º, I, da Constituição Federal: “A alíquota da contribuição poderá ser reduzida e restabelecida por ato do Poder Executivo [...]”. O § 1º do art. 9º da Lei nº 10.336, de 2001, permite que sejam reduzidos e restabelecidos os limites de dedução do valor da Cide-Combustíveis, pago na importação ou na comercialização interna, dos valores da contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins. Tais alterações podem ser promovidas pelo Executivo, por meio de Decreto, sem necessidade de mudanças no orçamento.

Por fim, em relação à técnica legislativa, o substitutivo aprovado na Câmara dos Deputados está em conformidade com as disposições da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

### **III – VOTO**

À vista do exposto, opinamos pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e adequada técnica legislativa do Projeto de Lei da Câmara dos Deputados nº 67, de 2005, e, no mérito, pela sua aprovação.

Sala da Comissão,



, Presidente

, Relator

### **I – RELATÓRIO**

**RELATORA: Senadora LÚCIA VÂNIA**

### **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.

Desta 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 a título de PIS/Pasep e de R\$ 230,10/m³ 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 a título de PIS/Pasep e de Cofins.

Em 25-07-05, o projeto foi originalmente distribuído à Comissão 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 Federal, 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 e 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 DE MÉRITO

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, embora seja 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, zerando, porém, os limites de sua dedução do PIS/Pasep e da Cofins.

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

Pela Nota Técnica nº 6 DEPA/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 deste 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,

, Presidente

, Relatora

MINISTÉRIO DA DEFESA  
SECRETARIA DE ORGANIZAÇÃO INSTITUCIONAL  
DEPARTAMENTO DE POLÍTICAS DA AVIAÇÃO CIVIL

Nota Técnica n.º 66 DEPAC/SEORI/MD

Brasília, 31 de março de 2005

**Assunto: Tratamento isonômico da CIDE sobre a Gasolina de Aviação com relação à CIDE sobre o Querosene de Aviação QAV**

**Ref: Substitutivo ao Projeto de Lei nº 1.792, de 2003.**

**Introdução:**

O Substitutivo ao Projeto de Lei nº 1.792, de 2003, em tramitação na Câmara dos Deputados, dá nova redação aos incisos I e III do art. 5º e aos incisos I e III do art. 8º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, alterados pela Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002. Tal projeto modifica as alíquotas da Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico - CIDE incidentes sobre a gasolina utilizada na aviação e altera os limites do valor da CIDE pagos na importação ou na comercialização da Gasolina de Aviação deduzíveis da contribuição para o PIS e COFINS.

A alíquota incidente sobre a gasolina de aviação é reduzida de R\$ 860,00 para R\$ 92,10 por m<sup>3</sup> e os limites de dedução da CIDE sobre a gasolina da aviação, deduzíveis da contribuição para o Programa de Integração Social – PIS e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS, são reduzidos de R\$ 49,90 e R\$ 230,10 para R\$ 16,30 e R\$ 75,80 por m<sup>3</sup>, respectivamente.

**Análise:**

A aviação agrícola, bem como a aviação geral, são atividades de grande importância para o desenvolvimento social e econômico do país, sendo a Gasolina de Aviação um dos principais insumos empregados no preço final do combustível, que tem um grande impacto sobre o custo dos serviços neste 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, à redução do consumo e da arrecadação, promovendo a irracionalidade e a ineficiência econômica e prejudicando um dos setores onde o Brasil se mostra mais competitivo em âmbito internacional.

Cabe enfatizar a contribuição fundamental que o emprego da moderna tecnologia na agricultura tem representado para o bom desempenho do setor, da economia brasileira e do balanço de pagamentos, com significativas repercussões sobre os aspectos macroeconômicos, sendo que o ganho de produtividade proporcionado pelo uso da aviação agrícola tem um potencial de contribuição para os resultados das contas.

O emprego de pulverizadores aéreos na produção de grãos representa, somente na eliminação de perdas, um aumento de produtividade da ordem de 2,4%, sem considerar a economia de insumos e a resposta mais rápida e eficaz no controle de pragas.

Além disso, cerca de 70% dos serviços de transporte aéreo, são contratados por pessoas jurídicas e os restantes 30% interessam à indústria do turismo, constituindo, portanto, um importante instrumento de promoção e incentivo à atividade econômica e ao desenvolvimento, sendo que o segmento que se utiliza da gasolina de aviação tem ainda um papel fundamental na integração das regiões mais distantes do Brasil, do ponto de vista das atividades econômicas, e mesmo do exercício da soberania nacional, que de outra forma exigiria maior aporte de recursos do Tesouro.

Nesse contexto, e em decorrência do disposto na Resolução n.º 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.

Em resposta informal, a SRF argumentou que tal medida só poderia ser realizada por Projeto de Lei, já que na redação do inciso I do art. 5º da Lei 10.336, de 19 de dezembro de 2001, alterada pela Lei 10.636, de 30 de dezembro de 2002 as alíquotas específicas da CIDE estão vinculadas às gasolinas”, não permitindo, dessa forma, que a alteração da alíquota da CIDE sobre a Gasolina de Aviação fosse realizada por Decreto.

Vale ressaltar que o o Decreto nº 5.060 de 30 de abril de 2004 - ao regulamentar a Lei 10.336 de 19 de dezembro de 2001, que se pretende modificar com o PL em apreço - reduziu a zero a alíquota da CIDE sobre Querosene de Aviação – Qav e reduziu a zero os limites de dedução da contribuição para o PIS/PASEP e da CONFINS. É de todo interesse que a eventual aprovação do PL 1.792/2003 não resulte em elevação das alíquotas da CIDE atualmente em vigor para o Qav.


#### Conclusão:

Em decorrência do exposto manifestamo-nos favoravelmente à aprovação do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 1.792, de 2003 da Câmara dos Deputados e solicitamos à Assessoria Parlamentar – ASPAR - deste Ministério que atue junto ao Congresso Nacional com o objetivo de realizar ações para a pronta aprovação do referido Projeto de Lei.

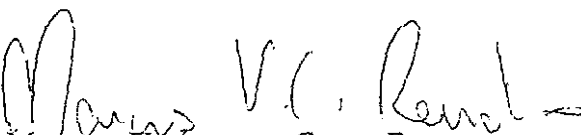
À consideração superior

De acordo,

De acordo encaminhe-se,

  
RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA  
Coordenador

  
RIGOBERT LUCHT  
DIRETOR

  
MARCUS VINÍCIUS DA COSTA RAMALHO  
Gerente

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 10/10/2007.