

## PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 242, de 2012, do Senador Cícero Lucena, que *cria o Regime Tributário para o Incentivo à Modernização e à Ampliação do Transporte Coletivo de Passageiros (RETRANSP)*.

RELATOR: Senador **VALDIR RAUPP**

### I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 242, de 2012, de autoria do Senador Cícero Lucena, cria regime tributário, denominado RETRANSP, para incentivar a modernização e ampliação do transporte coletivo de passageiros. Como beneficiários desse regime o projeto de lei elenca os concessionários, autorizatários, permissionários ou arrendatários de transporte coletivo de passageiros nas modalidades ferroviária e rodoviária (art. 2º do PLS), condicionando à regularidade em relação à Secretaria da Receita Federal do Brasil e vedando a adesão relativamente às empresas optantes pelo Simples Nacional.

São previstos três grupos de benefícios fiscais no PLS. No primeiro, é suspensa a exigência do IPI, da Contribuição para o PIS/PASEP e da Cofins sobre a venda no mercado interno, de locomotivas, vagões, ônibus, suas partes e peças, pneus, câmaras-de-ar de borracha, fluidos hidráulicos, lubrificantes, tintas, anticorrosivos, óleo diesel e outros produtos similares, na forma discriminada em regulamento, a serem empregados na operação do transporte ferroviário e do transporte rodoviário coletivo de passageiros e na manutenção, reparo, revisão e conservação de veículos, de seus motores, suas partes, peças, componentes e equipamentos, na hipótese de os referidos bens serem adquiridos por pessoa jurídica beneficiária do Retransp (art. 3º, inciso I, do PLS).

Pelo segundo grupo, fica suspensa a exigibilidade do Imposto de Importação (em relação aos bens que não possuam similar nacional), do IPI, da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e da Cofins-Importação, no caso de os bens anteriormente arrolados serem importados diretamente por pessoa jurídica beneficiária do Retransp (art. 3º, inciso II, do PLS). A suspensão do Imposto sobre Importação converte-se em isenção no caso de bem incluído no ativo imobilizado, após sua utilização e o decurso do prazo de 5 anos, contado da ocorrência do fato gerador. No caso de insumo, a conversão ocorrerá após a utilização do bem (art. 3º, § 3º, do PLS).

Destaca-se que a suspensão da Contribuição para o PIS/Pasep, da Cofins, da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação, da Cofins-Importação e do IPI converte-se em alíquota zero no caso de bem incluído no ativo imobilizado, após sua utilização e o decurso do prazo de 2 anos, contado da ocorrência do respectivo fato gerador. No caso de insumo, a conversão ocorrerá após a utilização do bem (art. 3º, § 4º, do PLS).

Em relação ao terceiro grupo, suspende-se a incidência da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, inclusive óleo diesel, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (CIDE-Combustíveis), a ser utilizados por pessoa jurídica prestadora de serviço de transporte coletivo de passageiros beneficiária do Retransp (art. 3º, inciso III, do PLS).

No entanto, os benefícios de suspensão de todos os tributos previstos no PLS somente poderão ser usufruídos nas aquisições e importações realizadas até 31 de dezembro do quinto ano subsequente ao da publicação da lei (art. 4º do PLS).

Justificou-se a proposta pelo fato de a infraestrutura em transportes ser um dos gargalos para o pleno desenvolvimento do País. A desoneração de tributos sobre a cadeia produtiva seria, portanto, um mecanismo para racionalizar e modernizar os modais rodoviário e ferroviário, incluindo o metroviário, pelo estímulo à renovação e ampliação da frota.

Além da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), este projeto tramitará pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), cabendo a esta a decisão terminativa.

Encerrado o prazo previsto no art. 122, §1º, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), não foram apresentadas emendas.

## II – ANÁLISE

A matéria apresentada refere-se à concessão de benefícios fiscais relativos a tributos federais, cuja competência para disciplinar é da União, a teor dos arts. 149 e 153, inciso IV, da Constituição Federal (CF). Desse modo, lei federal pode regular o assunto.

No concernente à iniciativa, o objeto da proposta não se encontra entre aqueles reservados (art. 61, § 1º, da CF), de maneira que qualquer membro do Congresso Nacional pode apresentar proposição legislativa referente ao tema.

Em relação aos demais aspectos formais, a espécie normativa proposta é compatível com o texto constitucional e o projeto atende à exigência de lei específica para a suspensão da cobrança e isenção dos tributos, conforme previsto no § 6º do art. 150 da CF. Foram também observadas as normas de técnica legislativa apropriadas, porque seguidas as disposições da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Superada a análise formal da proposição, passa-se ao exame do seu conteúdo, que se encontra na competência desta Comissão, na forma do art. 104, inciso I, do RISF. Seguindo essa apreciação, verifica-se que há compatibilidade material com o texto constitucional.

O transporte coletivo é serviço público de caráter essencial, conforme previsto no art. 30, inciso V, da CF. Dessa maneira, qualquer iniciativa que favoreça o desenvolvimento do setor é louvável.

Apesar da importância do segmento, a carga tributária sobre o setor é elevada, o que por vezes limita ou aniquila investimentos relevantes que o País necessita. A desoneração proposta reduzirá o custo das passagens, o que favorece o trabalhador tanto juridicamente, pela garantia de seu direito de ir e vir, quanto economicamente, pela redução das despesas que deverá arcar, o que valorizará o salário recebido. Ademais, a iniciativa estimulará o desenvolvimento do transporte público eficiente, que contribuirá para a melhoria da qualidade de vida da população.

Além das considerações anteriormente suscitadas, cabe apontar a dificuldade prática na concessão do benefício fiscal em relação à Cide-Combustíveis, prevista no inciso III, do art. 3º do projeto.

Os adquirentes de combustível, como os permissionários e concessionários de transporte coletivo, não são contribuintes da Cide-Combustíveis. Consoante o ordenamento legal, o são o produtor, o formulador e o importador, pessoa física ou jurídica, dos combustíveis líquidos, de modo que, ao adquirir o combustível diretamente do varejista (postos de revenda), não há como isentar a operação, pois a incidência ocorreu na saída da mercadoria do estabelecimento produtor ou importador para os distribuidores. Não será possível identificar, na comercialização para os distribuidores, a quem será destinado o combustível na saída subsequente, seja para as grandes empresas do segmento de transporte coletivo, que adquirem o combustível diretamente dos distribuidores, seja para os pequenos e médios permissionários, que adquirem o combustível em postos.

A base de cálculo dessa contribuição é a unidade de medida – metro cúbico –, na importação e na comercialização no mercado interno. Todavia, há previsão constitucional para que o Poder Executivo reduza as alíquotas específicas, bem assim restabeleça-as até o valor fixado em lei, não se lhes aplicando a anterioridade do exercício. Nesse sentido, o Decreto nº 7.764, de 22 de junho de 2012, reduziu para zero as alíquotas da Cide-Combustíveis sobre os combustíveis. Desse modo, a aprovação do projeto de lei não reduziria a carga tributária hoje em vigor, mas tornaria mais perene o benefício, em virtude da necessidade de atuação do Poder Legislativo para alterações posteriores.

Cabe destacar ainda, que, ao reduzir o valor arrecadado de Cide-Combustíveis, os Estados e Municípios terão redução no repasse de recursos. De acordo com o texto constitucional, a União entregará aos Estados e ao Distrito Federal, para ser aplicado, obrigatoriamente, no financiamento de programas de infraestrutura de transportes, 29% da arrecadação do tributo. Do montante dos recursos que cabe a cada Estado, 25% serão destinados aos seus Municípios para serem aplicados no financiamento de programas de infraestrutura de transportes.

Nesse sentido, o Retransp merece ser aprovado, com emenda, por estar em harmonia com as diretrizes constitucionais e com o projeto de desenvolvimento econômico e social do Brasil.

### **III – VOTO**

Diante do exposto, o voto é pela aprovação do PLS nº 242, de 2012, com a seguinte emenda:

#### **EMENDA Nº 01 – CI (SUPRESSIVA)**

Suprima-se o inciso III, do art. 3º do Projeto de Lei do Senado nº 242, de 2012.

Sala da Comissão, em 22 de maio de 2013.

Senador FERNANDO COLLOR, Presidente

Senador VALDIR RAUPP, Relator