GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

MENSAGEM

Nº 315/2021-GAG

Brasília, 24 de agosto de 2021.

Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara Legislativa,

Dirijo-me a Vossa Excelência e aos demais Deputados Distritais para submeter à apreciação dessa Casa o presente Projeto de Lei que "altera a Lei nº 1.254, de 8 de novembro de 1996, que dispõe quanto ao Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação – ICMS e dá outras providências".

A justificação para a proposição encontra-se na Exposição de Motivos do Senhor Secretário de Estado de Economia do Distrito Federal.

Considerando que a matéria necessita de apreciação com a máxima brevidade, solicito, com fundamento no art. 73 da Lei Orgânica do Distrito Federal, que a presente Proposição seja apreciada em regime de urgência.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência e a Vossos Pares protestos do mais elevado respeito e consideração.

Atenciosamente,

IBANEIS ROCHA
Governador do Distrito Federal

A Sua Excelência o Senhor
Deputado RAFAEL PRUDENTE
Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal
NESTAM

Documento assinado eletronicamente por **IBANEIS ROCHA BARROS JÚNIOR - Matr.1689140-6**,

Governador(a) do Distrito Federal, em 24/08/2021, às 21:48, conforme art. 6º do Decreto n° 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.

A autenticidade do documento pode ser conferida no site: http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0 verificador= **68579223** código CRC= **C00AF9CD**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"
Praça do Buriti, Palácio do Buriti, Térreo, Sala T32 - Bairro Zona Ciívico-Administrativa - CEP 70075-900 - DF
6139611698

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Autoria: Poder Executivo)

Altera a Lei nº 1.254, de 8 de novembro de 1996, que dispõe quanto ao Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação – ICMS e dá outras providências.

A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 1.254, de 8 de novembro de 1996, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I - a partir de 1º de janeiro de 2022:

"Art. 18. .....

.....

II - .....

.....

e) de 14% para óleo diesel;

f) de 28% para serviço de comunicação, petróleo e combustíveis gasosos, exceto aqueles para as quais haja alíquota específica;

.....

j) de 27% para combustíveis líquidos, exceto aqueles para as quais haja alíquota específica. " (NR)

II - a partir de 1º de janeiro de 2023:

"Art. 18. .....

.....

II - .....

.....

e) de 13% para óleo diesel;

.....

j) de 26% para combustíveis líquidos, exceto aqueles para as quais haja alíquota específica. "

III - a partir de 1º de janeiro de 2024:

"Art. 18. .....

.....

II - .....

a) .....

.....

14) combustíveis líquidos, exceto aqueles para as quais haja alíquota específica;

.....

d) .....

.....

19) óleo diesel. "

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

Art. 3º Ficam revogadas, a partir de 1º de janeiro de 2024, as alíneas "e" e "j" do inciso II do art. 18 da Lei nº 1.254, 1996.

.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DE ESTADO DE ECONOMIA DO DISTRITO FEDERAL

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS
N.º 236/2021 - SEEC/GAB

Brasília-DF, 23 de agosto de 2021

Excelentíssimo Senhor Governador do Distrito Federal,

1. Tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência a anexa minuta de Projeto de Lei que altera a Lei nº 1.254, de 8 de novembro de 1996, que dispõe quanto ao Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação - ICMS, e dá outras providências, para apreciação e posterior envio à Câmara Legislativa do Distrito Federal.

2. De forma mais específica, a proposição legislativa em comento objetiva reduzir a alíquota do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação – ICMS aplicável aos combustíveis, no âmbito do Distrito Federal, restringindo-se apenas ao etanol, gasolina e diesel.

3. Como se sabe, o ICMS é regulado, na legislação tributária distrital, na Lei nº 1.254, de 8 de novembro de 1996, tendo suas alíquotas fixadas no art. 18. O óleo diesel com alíquota de 15% (alínea "e" do inciso II do art. 18), e a gasolina e o etanol, inseridos no termo genérico "combustíveis líquidos", com alíquota de 28% (alínea "f" do inciso II do art. 18).

4. A proposta, ao longo de três anos, reduz, de forma escalonada em um por cento ao ano, a partir de 1º de janeiro de 2022, as alíquotas dos combustíveis acima mencionados, restando assim estruturada: a partir de 1º de janeiro de 2022, o óleo diesel terá alíquota de 14% (alínea "e" do inciso II do art. 18 da Lei nº 1.254, de 1996) e a gasolina e o etanol terão alíquota de 27% (alínea "j" do inciso II do art. 18 da Lei nº 1.254, de 1996). Já a partir de 1º de janeiro de 2023, o óleo diesel terá alíquota de 13% (alínea "e" do inciso II do art. 18 da Lei nº 1.254, de 1996) e a gasolina e o etanol terão alíquota de 26% (alínea "j" do inciso II do art. 18 da Lei nº 1.254, de 1996). Por fim, a partir de 1º de janeiro de 2024, o óleo diesel terá alíquota de 12% (número 19 da alínea "d" do inciso II do art. 18 da Lei nº 1.254, de 1996) e a gasolina e o etanol terão alíquota de 25% (número 14 da alínea "a" do inciso II do art. 18 da Lei nº 1.254, de 1996). Com isso, há a necessidade de revogar, a partir de 1º de janeiro de 2024, as alíneas "e" e "j" do inciso II do art. 18 da Lei nº 1.254, de 1996, que promovem a transição escalonada para a alíquota final desejada.

5. Vale ressaltar que a proposta deve ser veiculada em lei em sentido estrito, submetendo-se ao princípio da reserva legal, nos termos do inciso II do art. 97 do Código Tributário Nacional. Por outro lado, ainda que imponha impacto negativo sobre a arrecadação, com potencial para caracterizar renúncia de receita, está dispensada prévia deliberação no âmbito do Conselho Nacional de Política Fazendária - CONFAZ, pois o inciso VI do § 2º do art. 155 da Constituição Federal exige tal procedimento somente quando se pretende fixar a alíquota interna do ICMS em patamares inferiores aos das alíquotas interestaduais, o que não se verifica no presente caso.

6. É igualmente merecedor de registro o fato de que, com a proposta, a carga tributária relacionada aos combustíveis em questão (diesel, etanol e gasolina) retornará aos patamares vigentes até o exercício de 2015, quando, por meio da Lei nº 5.452, de 18 de fevereiro de 2015, e da Lei nº 5.549, de 15 de outubro de 2015, foi imposta ampla majoração de tributos, desde o IPVA, passando pelo ITBI, ITCD e alcançando o ICMS ora tratado. Se por um lado entendeu-se à época que a solução era o aumento da carga tributária, por outro, é certo que o remédio revelou-se duro demais, com efeitos deletérios sobre a econômica local, o que se agravou ainda mais no triste contexto da pandemia decorrente do novo Coronavírus. Esta é, portanto, mais uma medida com o objetivo de tentar reaquecer a economia e, em alguma medida, frear os constantes aumentos dos preços dos combustíveis, que vem pressionando os índices de inflação. As alíquotas do IPVA já retornaram, outrossim, ao que eram antes, com a publicação da Lei nº 6.445, de 23 de dezembro de 2019.

7. O escalonamento sugerido justifica-se na medida em que, no momento, os esforços do Governo estão direcionados prioritariamente ao combate à COVID-19, o que tem exigido elevados níveis de despesa do Poder Público, especialmente na área da saúde. A redução das alíquotas do ICMS, por isso, precisa ser gradual.

8. Em relação ao impacto orçamentário-financeiro, cumpre informar que a proposta, na qualidade de benefício fiscal, configura renúncia de receita, estando sujeita às regras da Lei Complementar nº 101/2000 e da Lei nº 5.422, de 24 de novembro de 2014.

9. Neste ponto, buscando orientar os agentes públicos na elaboração de normas concessivas de benefícios fiscais no âmbito do Distrito Federal, a Lei nº 6.664, de 3 de setembro de 2020, que dispõe sobre as diretrizes orçamentárias para o exercício financeiro de 2021 - LDO/2021, estabeleceu importantes condições para edição de atos dessa natureza. *In verbis*:

> Art. 78. O projeto de lei que conceda ou amplie benefícios ou incentivos de natureza tributária deve atender às exigências:
>
> **I – do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000;**
>
> **II – do art. 131 da Lei Orgânica do Distrito Federal;**
>
> **III – do art. 94 da Lei Complementar nº 13, de 3 de setembro de 1996."**
>
> § 1º A concessão de incentivo ou benefício de natureza tributária deve **observar o disposto na Lei nº 5.422, de 24 de novembro de 2014**, e favorecer os setores produtivos no sentido de fomentar o desenvolvimento econômico da região e a geração de empregos, respeitados os princípios constitucionais do Sistema Tributário Nacional.
>
> § 2º A concessão, prorrogação ou ampliação de incentivos ou benefícios de natureza financeira ou creditícia deve observar o disposto na legislação, bem como os atos regulamentares do Poder Executivo.

10. Neste contexto, a Secretaria Executiva de Acompanhamento Econômico apresentou o Estudo Técnico (58283236), com o objetivo de atender ao disposto no art. 78, da LDO/2021 (inciso I e § 1º), em observância, também, ao conteúdo da Decisão nº 222/2012 do Tribunal de Contas do Distrito Federal.

11. A supramencionada Decisão da Corte de Contas estabelece que as proposições legislativas referentes à concessão, renovação, ampliação ou prorrogação de incentivos e/ou benefícios de natureza tributária que resultem renúncia de receita devem ser acompanhadas das estimativas de impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, além de atender o disposto na Lei de Diretrizes Orçamentárias vigente. Tais proposições devem, ainda, contar com a comprovação de que os benefícios e/ou incentivos a que se referem já foram considerados nas estimativas de receita da Lei Orçamentária Anual - LOA, na forma do art. 12 da Lei de Responsabilidade Fiscal, e que não afetarão os

resultados fiscais constantes do anexo próprio da LDO; ou de medidas de compensação, para o período antes indicado, pelo aumento de receita proveniente da elevação de alíquotas, da ampliação da base de cálculo, da majoração ou da criação de tributo ou contribuição.

12. Quanto aos incisos II e III da Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2021, saliento que a veiculação da proposta em lei, em sentido estrito, alinha-se ao disposto no art. 131 da Lei Orgânica do Distrito Federal. Por outro lado, considerando que a proposta objetiva uma redução definitiva das alíquotas do ICMS, a exigência de limitação temporal à vigência do plano plurianual não se aplica ao caso.

13. Por fim, ante os elementos motivadores ora expostos, recomendo que seja solicitada a tramitação da presente proposição em regime de **URGÊNCIA** perante à Câmara Legislativa do Distrito Federal, nos termos do art. 73 da Lei Orgânica do Distrito Federal.

Respeitosamente,

ANDRÉ CLEMENTE LARA DE OLIVEIRA
Secretário de Estado de Economia do Distrito Federal

Documento assinado eletronicamente por **ANDRÉ CLEMENTE LARA DE OLIVEIRA - Matr.0032343-8**, **Secretário(a) de Estado de Economia do Distrito Federal**, em 23/08/2021, às 10:54, conforme art. 6º do Decreto n° 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.

A autenticidade do documento pode ser conferida no site: http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0 verificador= **68419501** código CRC= **1DDB8F17**.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DE ESTADO DE ECONOMIA DO DISTRITO FEDERAL

Secretaria Executiva de Acompanhamento Econômico

Subsecretaria de Acompanhamento da Política Fiscal

Despacho - SEEC/SEAE/SUAPOF

Brasília-DF, 19 de março de 2021.

À SEAE,

Com referência ao Despacho - SEEC/SEAE (doc. 58103292), apresentamos a seguir o impacto orçamentário-financeiro estimado para o exercício em que deva iniciar a vigência do benefício (2022) e nos dois exercícios seguintes (2023 e 2024). O cálculo do impacto, elaborado pela Coordenação de Modelagem e Projetos Especiais da Subsecretaria de Prospecção Econômico-Fiscal (CMPE/SUBPEF/SEAE), tomou por base os dados econômico-fiscais relativos ao ICMS do setor de combustíveis e a tendência da série temporal desses dados.

Item	2022	2023	2024
Alcool	4.876.105,72	10.102.315,84	15.697.483,47
Diesel	19.230.834,71	39.842.443,36	61.909.180,61
Gasolina	30.793.450,50	63.797.870,75	99.132.321,47
Total	**54.900.390,94**	**113.742.629,95**	**176.738.985,55**

Tendo em vista o interesse das instâncias superiores na implementação da proposta em tela, informamos que o impacto ora estimado será considerado na projeção da renúncia e previsão da receita, cujos trabalhos encontram-se em fase de elaboração para subsidiar o Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício de 2022 (PLDO/2022), nos autos do processo 00040-00004919/2021-66.

Marco Antonio Lima Lincoln

Subsecretário de Acompanhamento da Política Fiscal

Documento assinado eletronicamente por **MARCO ANTONIO LIMA LINCOLN - Matr.0046341-8**, **Subsecretário(a) de Acompanhamento da Política Fiscal**, em 19/03/2021, às 10:56, conforme art. 6º do Decreto n° 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.

A autenticidade do documento pode ser conferida no site: http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0 verificador= **58261234** código CRC= **8053E3BB**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

SBN, QD 2, BLOCO A, ED. VALE DO RIO DOCE 13º ANDAR ? SALA 1303 - Bairro Asa Norte - CEP 70040-909 - DF

3312-8042

SECRETARIA DE ESTADO DE ECONOMIA

SECRETARIA EXECUTIVA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO

ESTUDO ECONÔMICO

Redução de Alíquota de Combustíveis (gasolina, etanol e diesel)

ANÁLISE *EX ANTE*

SEI 0040-00009808/2021-46

ESTUDO ECONÔMICO

Redução de Alíquota de Combustíveis (gasolina, etanol e diesel) de 1% ao ano, durante 3 (três) anos, a partir do exercício de 2022

1. DA EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

O presente trabalho visa a apresentar o estudo econômico previsto na Lei Distrital nº 5.422/14, que deverá acompanhar o Projeto de Lei a ser encaminhado à Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF), cujo objeto principal é *autorizar o Distrito Federal a proceder à redução de alíquota de combustíveis (gasolina, etanol e diesel)* de 1% ao ano, durante 3 (três) anos, a partir do exercício de 2022.

O processo foi encaminhado à Secretaria Executiva de Acompanhamento Econômico - SEAE/SEEC para elaboração da estimativa do impacto orçamentário-financeiro e estudo econômico exigidos, respectivamente, pela LC nº 101/2000, Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF (art. 14), e Lei Distrital nº 5.422/2014 (art. 1º), por meio do Despacho SEEC/SEAE doc. SEI n.º 58091860.

Foi ainda anexada ao processo pela SEEC/SEF, a seguinte minuta de Exposição de Motivos (doc. SEI n.º 58102770) do anteprojeto de lei em pauta:

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Excelentíssimo Senhor Governador do Distrito Federal,

Tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência a anexa minuta de anteprojeto de lei que altera a Lei nº 1.254, de 8 de novembro de 1996, que dispõe quanto ao Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação - ICMS, e dá outras providências, para apreciação e posterior envio à Câmara Legislativa do Distrito Federal.

De forma mais específica, a proposição legislativa em comento visa a reduzir a alíquota do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação – ICMS aplicável aos combustíveis, no âmbito do Distrito Federal, restringindo-se apenas ao etanol, gasolina e diesel.

Como se sabe, o ICMS é regulado, na legislação tributária distrital, na Lei nº 1.254, de 8 de novembro de 1996, tendo suas alíquotas fixadas no art. 18. O óleo diesel com alíquota de 15% (alínea "e" do inciso II do art. 18) e a gasolina e o etanol, inseridos no termo genérico "combustíveis líquidos", com alíquota de 28% (alínea "f" do inciso II do art. 18).

A proposta, ao longo de três anos, reduz de forma escalonada, em um por cento ao ano, a partir de 1º de janeiro de 2022, as alíquotas dos combustíveis acima mencionados, restando assim estruturada: a partir de 1º de janeiro de 2022, o óleo diesel terá alíquota de 14% (alínea "e" do inciso II do art. 18 da Lei nº 1.254, de 1996) e a gasolina e o etanol terão alíquota de 27% (alínea "j" do inciso II do art. 18 da Lei nº 1.254, de 1996). Já a partir de 1º de janeiro de 2023, o óleo diesel terá alíquota de 13% (alínea "e" do inciso II do art. 18 da Lei nº 1.254, de 1996) e a gasolina e o etanol terão alíquota de 26% (alínea "j" do inciso II do art. 18 da Lei nº 1.254, de 1996). Por fim, a partir de 1º de janeiro de 2024, o óleo diesel terá alíquota de 12% (número 19 da alínea "d" do inciso II do art. 18 da Lei nº 1.254, de 1996) e a gasolina e o etanol terão alíquota de 25% (número 14 da alínea "a" do inciso II do art. 18 da Lei nº 1.254, de 1996). Com isso, há a necessidade de revogar, a partir de 1º de janeiro de 2024, as alíneas "e" e "j" do inciso II do art. 18 da Lei nº 1.254, de 1996, que se prestam a promover a transição escalonada para a alíquota final desejada.

Vale ressaltar que a proposta deve ser veiculada em lei em sentido estrito, submentendo-se ao princípio da reserva legal, nos termos do inciso II do art. 97 do Código Tributário Nacional - CTN. Por outro lado, ainda que imponha impacto negativo sobre a arrecadação, com potencial para caracterizar renúncia de receita, dispensa-se prévia deliberação no âmbito do Conselho Nacional de Política Fazendária - CONFAZ, pois o inciso VI do § 2º do art. 155 da Constituição Federal de 1988 exige tal procedimento somente quando se pretende fixar a alíquota interna do ICMS em patamares inferiores aos das alíquotas interestaduais, o que não se verifica no presente caso.

É, igualmente, merecedor de registro o fato de que, com a proposta, a carga tributária relacionada aos combustíveis em questão (diesel, etanol e gasolina) retornará aos patamares vigentes até o exercício de 2015, quando, por meio da Lei nº 5.452, de 18 de fevereiro de 2015, e da Lei nº 5.549, de 15 de outubro de 2015, foi imposta ampla majoração de tributos, desde o IPVA, passando pelo ITBI, ITCD e alcançando o ICMS ora tratado. Se por um lado entendeu-se à época que a solução era o aumento da carga tributária, por outro, é certo que o remédio se revelou duro demais, com efeitos deletérios sobre a econômica local, o que se agravou ainda mais no triste contexto da pandemia decorrente do novo corona vírus. Esta é, portanto, mais uma medida com o objetivo de tentar reaquecer a economia e, em alguma medida, frear os constantes aumentos dos preços dos combustíveis, que vem pressionando os índices de inflação. As alíquotas do

IPVA já retornaram, outrossim, ao que eram antes, com a publicação da Lei nº 6.445, de 23 de dezembro de 2019.

Quanto ao escalonamento sugerido, se justifica na medida em que, no momento, os esforços do governo estão direcionados prioritariamente ao combate à COVID-19, o que tem exigido elevados níveis de despesa do Poder Público, especialmente na área da saúde. A redução das alíquotas do ICMS, por isso, precisa ser gradual.

Em relação ao impacto orçamentário-financeiro, cumpre informar que a proposta, na qualidade de benefício fiscal, configura renúncia de receita, estando sujeita às regras da Lei Complementar nº 101/2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF, assim como da Lei nº 5.422, de 24 de novembro de 2014.

Neste ponto, buscando orientar os agentes públicos na elaboração de normas concessivas de benefícios fiscais no âmbito do Distrito Federal, a Lei nº 6.664, de 03 de setembro de 2020, que dispõe sobre as diretrizes orçamentárias para o exercício financeiro de 2021 - LDO/2021, estabeleceu importantes condições para edição de atos dessa natureza. In verbis:

> *"Art. 78. O projeto de lei que conceda ou amplie benefícios ou incentivos de natureza tributária deve atender às exigências:*
>
> ***I – do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000;***
>
> ***II – do art. 131 da Lei Orgânica do Distrito Federal;***
>
> ***III – do art. 94 da Lei Complementar nº 13, de 3 de setembro de 1996.***
>
> *§ 1º A concessão de incentivo ou benefício de natureza tributária deve* ***observar o disposto na Lei nº 5.422, de 24 de novembro de 2014****, e favorecer os setores produtivos no sentido de fomentar o desenvolvimento econômico da região e a geração de empregos, respeitados os princípios constitucionais do Sistema Tributário Nacional.*
>
> *§ 2º A concessão, prorrogação ou ampliação de incentivos ou benefícios de natureza financeira ou creditícia deve observar o disposto na legislação, bem como os atos regulamentares do Poder Executivo." (grifamos)*

Neste contexto, a Secretaria Executiva de Acompanhamento Econômico acostou aos autos o xxxxxxxxxxxx, com o objetivo de atender ao disposto no art. 78, da LDO/2021 (inciso I e § 1º), em observância, também, ao conteúdo da Decisão nº 222/2012 do Tribunal de Contas do Distrito Federal – TCDF.

A decisão da Corte de Contas estabelece que as proposições legislativas referentes à concessão, renovação, ampliação ou prorrogação de incentivos e/ou benefícios de natureza tributária que resultem renúncia de receita devem-se fazer acompanhar das estimativas de impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, além de atender o disposto na Lei de Diretrizes

Orçamentárias - LDO vigente, e, ainda, tais proposições devem-se fazer acompanhar de comprovação de que os benefícios e/ou incentivos a que se referem já foram considerados nas estimativas de receita da Lei Orçamentária Anual - LOA, na forma do art. 12 da LRF , e que não afetarão os resultados fiscais constantes do anexo próprio da LDO; ou de medidas de compensação, para o período antes indicado, pelo aumento de receita proveniente da elevação de alíquotas, da ampliação da base de cálculo, da majoração ou da criação de tributo ou contribuição.

Quanto aos incisos II e III da LDO/2021, acima transcritos, a veiculação da proposta em lei em sentido estrito se alinha ao disposto no art. 131 da Lei Orgânica do Distrito Federal. Por outro lado, considerando que a proposta objetiva uma redução definitiva das alíquotas do ICMS, a exigência de limitação temporal à vigência do plano plurianual parece não se aplicar ao caso.

Ante os elementos motivadores ora expostos, recomenda-se que a presente proposição tramite em regime de URGÊNCIA, nos termos do art. 73 da Lei Orgânica do Distrito Federal.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência protestos do mais elevado respeito e consideração.

Respeitosamente,

ANDRÉ CLEMENTE LARA DE OLIVEIRA

Secretário de Estado de Economia.

Com relação ao atendimento da Lei Complementar nº 101/2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF, a Subsecretaria de Acompanhamento da Política Fiscal - SUAPOF, área técnica da Secretaria Executiva de Acompanhamento Econômico responsável pela projeção de renúncia e previsão de receitas para subsidiar projetos de leis orçamentárias, acostou aos autos o Despacho SEEC/SEAE/SUAPOF 58261234 que apresenta o impacto orçamentário do anteprojeto de lei em pauta e esclarece:

"*Tendo em vista o interesse das instâncias superiores na implementação da proposta em tela, informamos que o impacto ora estimado será considerado na projeção da renúncia e previsão da receita, cujos trabalhos encontram-se em fase de elaboração para subsidiar o Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício de 2022 (PLDO/2022), nos autos do processo 00040-00004919/2021-66.*"

2. DA PROPOSTA

A Assessoria Jurídica-Legislativa desta Secretaria de Estado de Economia apresentou a seguinte proposta (doc. SEI n.º 58192506):

ANTEPROJETO DE LEI Nº , DE DE DE 2021

(Autoria: Poder Executivo)

Altera a Lei nº 1.254, de 8 de novembro de 1996, que dispõe quanto ao Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação – ICMS e dá outras providências.

A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL DECRETA:

Art. 1º A Lei nº 1.254, de 8 de novembro de 1996, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I - a partir de 1º de janeiro de 2022:

"Art. 18. .....

.....

II - .....

.....

e) de 14% para óleo diesel; (NR)

f) de 28% para serviço de comunicação, petróleo e combustíveis gasosos, exceto aqueles para as quais haja alíquota específica; (NR)

.....

j) de 27% para combustíveis líquidos, exceto aqueles para as quais haja alíquota específica; (AC)

..... "

II - a partir de 1º de janeiro de 2023:

"Art. 18. .....

.....

II - .....

.....

e) de 13% para óleo diesel; (NR)

.....

j) de 26% para combustíveis líquidos, exceto aqueles para as quais haja alíquota específica; (NR)

..... "

III - a partir de 1º de janeiro de 2024:

"Art. 18. .....

.....

II - .....

a) .....

.....

14) combustíveis líquidos, exceto aqueles para as quais haja alíquota específica; (AC)

.....

d) .....

.....

19) óleo diesel; (AC)

..... "

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

Art. 3º Ficam revogadas, a partir de 1º de janeiro de 2024, as alíneas "e" e "j" do inciso II do art. 18 da Lei nº 1.254, de 8 de novembro de 1996.

3. DA EXIGÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS PARA ACOMPANHAR O PROJETO E DAS EXIGÊNCIAS DA LEI DE RESPONSABILIDADE FISCAL

A Lei Orgânica do DF, no inciso I de seu artigo 131, exige a homologação pela Câmara Legislativa do DF - CLDF em caso de ampliação e restrição do benefício fiscal.[1]

O artigo 14 da Lei Complementar Federal n° 101/00 (Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF), elenca os requisitos para concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita, e dispõe que a proposta de implementação deverá estar acompanhada de estimativas do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes.[2]

Por fim, a Lei Distrital nº 5.422/14 dispõe sobre a obrigatoriedade de avaliação *ex ante* da implantação de políticas fiscais, tributárias e creditícias do Governo do Distrito Federal, instituindo a apresentação de estudo de impacto econômico quando essas políticas onerem as despesas públicas ou representem renúncias de receita.[3]

4. CONTEXTUALIZAÇÃO DO OBJETO DA PROPOSTA

A falta de horizonte para o encerramento da crise sanitária estressa os mercados e produz reflexos na economia que se traduzem por meio de elevação da inflação, queda do

[1] Art. 131. As isenções, anistias, remissões, benefícios e incentivos fiscais que envolvam matéria tributária e previdenciária, inclusive as que sejam objeto de convênios celebrados entre o Distrito Federal e a União, Estados e Municípios, observarão o seguinte:
I - só poderão ser concedidos ou revogados por meio de lei específica, aprovada por dois terços dos membros da Câmara Legislativa, obedecidos os limites de prazo e valor (...).

[2] 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.

[3] Art. 1º As leis que tratem de políticas fiscais, tributárias ou creditícias favorecidas, que concedam ou ampliem incentivos ou benefícios a setores da atividade econômica ou que impliquem renúncia da receita ou aumento da despesa pública devem ser acompanhadas de estudo econômico que mensurem os seus impactos:

PIB, aumento da taxa de câmbio, elevação da taxa de juros (SELIC), além da manutenção da elevada taxa de desocupação.

A crise sanitária decorrente da pandemia da Covid-19 perdurou por todo o exercício de 2020, causando uma grave crise econômica, conforme se constata ao se analisar os indicadores de 2020[4].

O exercício de 2021 não mostrou um horizonte para o fim da crise, pelo contrário, dia após dia, verificamos o maior número de pessoas contaminadas pelo COVID 19. Esta falta de horizonte para o fim da crise se reflete na piora das expectativas de mercado para 2021[5].

Dessa forma, urge a necessidade de medidas fiscais que possam atenuar a crise econômica amplificada pela pandemia. Neste contexto, a redução dos tributos incidentes sobre os combustíveis líquidos se torna relevante pois diminui o peso dos tributos no custo desses produtos.

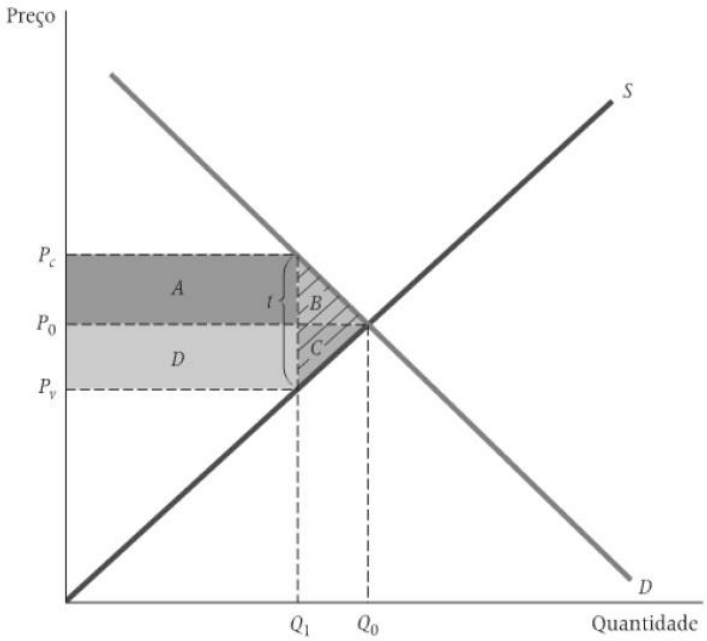
Conforme a teoria do peso morto da tributação, na ausência de tributação, em um mercado competitivo, onde não há barreiras à entrada de agentes do lado da oferta e da demanda e o preço é livre, o equilíbrio é alcançado quando existe um preço tal que a quantidade demandada é satisfeita pela oferta. Nesse preço e nessa quantidade (ponto de equilíbrio), os agentes da oferta e da demanda maximizam o lucro e o bem-estar, respectivamente.

Com a tributação, impõe-se uma distorção, ocasionando uma ineficiência do ponto de vista econômico. A cobrança do imposto eleva o preço do bem, reduzindo a quantidade demandada e ofertada. Parte dos excedentes do consumidor e do produtor é repassada ao Estado na forma de arrecadação tributária. Outra parte, porém, se perde. Tal perda é referida como peso morto (McCONNELL, 1993).

A Figura 1 ilustra esse efeito.

[4] CODEPLAN (Distrito Federal). Companhia de Planejamento do Distrito Federal (org.). **Boletim de Conjuntura Econômica 4º Trimestre de 2020**. 14. ed. Brasília, 2021. Disponível em:< http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Boletim_de_Conjuntura_do_DF_4o_Trimestre-2020.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2021.
[5] BRASIL. Banco Central do Brasil. Governo Federal (org.). **Focus:** relatório de mercado de 12/03/2021. Brasília: Banco Central do Brasil, 2021. 2 p. Disponível em: https://www.bcb.gov.br/publicacoes/focus. Acesso em: 15 mar. 2021.

Figura 1



Na Figura 1, o ponto (P0, Q0) representa o equilíbrio na ausência da tributação. Com a cobrança do imposto (t), o preço se eleva (Pc) e a quantidade demandada e ofertada (Q1) diminui. O consumidor perde bem-estar com a redução de seu excedente (áreas A e B). Igualmente, o produtor sofre redução de excedente (áreas C e D). Contudo, o Estado somente se apropria da arrecadação tributária (áreas A e D, ou Q1*t), ocorrendo uma perda (áreas B e C), denominada peso morto, advindo da cobrança do imposto. Com isso, no novo ponto de equilíbrio (Pc, Q1), o volume comercializado (Q1), inferior àquele sem o imposto, reflete uma ineficiência pois impõe uma perda de bem-estar (áreas B e C).

Para Mankiw, (2001), “não importa se o imposto é cobrado dos compradores ou dos vendedores do bem, o preço pago pelos compradores sobe e o preço recebido pelos vendedores diminui”.

Assim, a redução do ICMS sobre os combustíveis resultaria em uma diminuição do peso morto imposto pela tributação sobre o setor envolvido, criando espaço para ampliação do volume comercializado e para o excedente de renda dos consumidores.

Apesar do ambiente fiscal adverso, com este projeto de Lei, o Governo do Distrito Federal demonstra empenho na redução do preço dos combustíveis líquidos, acompanhando o esforço do Governo Federal que publicou o Decreto Federal n.º 10.638, de 1º de março de 2021 reduzindo as alíquotas da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social incidentes sobre a importação e a comercialização de combustíveis que menciona.

Ambas são medidas fiscais que objetivam reduzir o preço dos combustíveis para o consumidor final que, em última análise, se refletem em mais recursos financeiros disponíveis para alavancar a economia brasiliense.

5. ESTUDO TÉCNICO ECONÔMICO

MÉRITO: ICMS COMBUSTÍVEIS – Redução de Alíquotas:

Álcool	**Redução de 28% para 25%.**
Gasolina	**Redução de 28% para 25%.**
Óleo Diesel	**Redução de 15% para 12%.**

A Redução de Alíquotas acontecerá de forma sucessiva no valor absoluto de 1% (um por cento) ao ano (em: 2022, 2023 e 2024).

O ideal do projeto oportuniza a redução da carga tributária do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) para os produtos combustíveis: **álcool, gasolina e óleo diesel.**

Propõe-se uma diminuição escalonada de alíquotas para reestabelecer as quotas fracionadas nos valores vigentes até o ano de 2015. Neste ideal, para todos os sobreditos produtos combustíveis - a partir do ano de 2022 - **será retirado (a cada ano) a medida de 1% (um por cento) da alíquota vigente, até que seja alcançado a quantidade de 3% (três por cento) em três anos: 2022, 2023 e 2024.**

Desta forma, a proposta de lei diminuirá os Custos Operacionais Financeiros (Tributos/ICMS) dos contribuintes nas consecutivas proporções:

I - Decréscimo das alíquotas em:

PROPORÇÃO DE REDUÇÃO ALÍQUOTAS

	Álcool		Gasolina		Diesel	
	Alíquota	%Redução	Alíquota	%Redução	Alíquota	%Redução
2022	28% → 27%	3,57%	28% → 27%	3,57%	15% → 14%	6,67%
2023	27% → 26%	3,70%	27% → 26%	3,70%	14% → 13%	7,14%
2024	26% → 25%	3,85%	26% → 25%	3,85%	13% → 12%	7,69%
TOTAL	28% → 25%	10,71%	28% → 25%	10,71%	15% → 12%	20,00%

II - Essa conjuntura irá conferir uma diminuição dos custos do ICMS equivalente às seguintes dimensões de seu valor real **(considerando que o imposto é calculado por dentro):**

REDUÇÃO DA CARGA TRIBUTÁRIA DO ICMS									
	Álcool			Gasolina			Diesel		
	Alíquota	C. Trib.	Redução	Alíquota	C. Trib.	Redução	Alíquota	C. Trib.	Redução
2021	28%	38,89%		28%	38,89%		15%	17,65%	
2022	27%	36,99%	-1,90%	27%	36,99%	-1,90%	14%	16,28%	-1,37%
2023	26%	35,14%	-1,85%	26%	35,14%	-1,85%	13%	14,94%	-1,34%
2024	25%	33,33%	-1,80%	25%	33,33%	-1,80%	12%	13,64%	-1,31%
TOTAL			-5,56%			-5,56%			-4,01%

Assim, é possível demonstrar os seguintes efeitos na arrecadação:

I - Considerando a repetição do comportamento da arrecadação no ano de 2020 (COVID19):

EFEITO ARRECADAÇÃO - COMBUSTÍVEIS											
					Redução Escalonada -1% a.a.						
	Participação MÉDIA	ARRECADAÇÃO (2020)		Alíquotas	Efeito alíquotas (2022)		Efeito alíquotas (2023)		Efeito alíquotas (2024)		
Alcool	7,71%	R$	98.271.213,65	28% --> 25%	R$	94.761.527,45	R$	91.251.841,25	R$	87.742.155,04	
Diesel	16,30%	R$	207.627.353,83	15% --> 12%	R$	193.785.530,24	R$	179.943.706,65	R$	166.101.883,06	
Gasolina	48,72%	R$	620.599.700,71	28% --> 25%	R$	598.435.425,68	R$	576.271.150,66	R$	554.106.875,63	
QAV	19,56%	R$	249.122.003,00		R$	249.122.003,00	R$	249.122.003,00	R$	249.122.003,00	
Outros	7,72%	R$	98.283.198,15		R$	98.283.198,15	R$	98.283.198,15	R$	98.283.198,15	
TOTAL		R$	1.273.903.469,34		R$	1.234.387.684,52	R$	1.194.871.899,71	R$	1.155.356.114,89	
EFEITO						-3,10%		-6,20%		-9,31%	

1 - Projeção - Ceteris Paribus sobre o ano base 2020.
2 - Arrecadação do ICMS como resultado da participação do produto no mercado.
3 - Para melhor entendimento do fenômeno, nos cálculos, não foi incorporada a tendência da série temporal.
4 - Para melhor entendimento do fenômeno, nos cálculos, não foi incorporada a previsão para a inflação nos períodos.

Todavia, uma vez que:

a) o ano de 2020 é uma referência anômala do movimento regular do consumo dos produtos sob exame e

b) nutre-se a esperança de que haverá uma solução efetiva para a pandemia (COVID19) e, portanto, o ano de 2022 contemplará o retorno das atividades consuetudinárias da economia do Distrito Federal (DF),

é preferível avaliar os efeitos sobre os valores da arrecadação do ano de 2019, senão vejamos:

EFEITO ARRECADAÇÃO - COMBUSTÍVEIS											
					Redução Escalonada -1% a.a.						
	Participação MÉDIA	ARRECADAÇÃO (2019)		Alíquotas	Efeito alíquotas (2022)		Efeito alíquotas (2023)		Efeito alíquotas (2024)		
Alcool	7,71%	R$	131.799.363,16	28% --> 25%	R$	127.092.243,04	R$	122.385.122,93	R$	117.678.002,82	
Diesel	16,30%	R$	278.465.605,46	15% --> 12%	R$	259.901.231,77	R$	241.336.858,07	R$	222.772.484,37	
Gasolina	48,72%	R$	832.335.760,29	28% --> 25%	R$	802.609.483,14	R$	772.883.205,99	R$	743.156.928,83	
QAV	19,56%	R$	334.117.389,25		R$	334.117.389,25	R$	334.117.389,25	R$	334.117.389,25	
Outros	7,72%	R$	131.815.436,53		R$	131.815.436,53	R$	131.815.436,53	R$	131.815.436,53	
TOTAL		R$	1.708.533.554,70		R$	1.655.535.783,74	R$	1.602.538.012,77	R$	1.549.540.241,81	
EFEITO						-3,10%		-6,20%		-9,31%	

1 - Projeção - Ceteris Paribus sobre o ano base 2019.
2 - Arrecadação do ICMS como resultado da participação do produto no mercado.
3 - Para melhor entendimento do fenômeno, nos cálculos, não foi incorporada a tendência da série temporal.
4 - Para melhor entendimento do fenômeno, nos cálculos, não foi incorporada a previsão para a inflação nos períodos.

Concordante com a série histórica de arrecadação/consumo dos produtos nos anos de 2016, 2017, 2018, 2019 e 2020 é possível inferir uma expectativa de renúncia tributária do ICMS no valor de:

RENÚNCIA DE RECEITA - COMBUSTÍVEIS

	2022	2023	2024
Alcool	-R$ 4.876.105,72	-R$ 10.102.315,84	-R$ 15.697.483,47
Diesel	-R$ 19.230.834,71	-R$ 39.842.443,36	-R$ 61.909.180,61
Gasolina	-R$ 30.793.450,50	-R$ 63.797.870,75	-R$ 99.132.321,47
	-R$ 54.900.390,94	-R$ 113.742.629,95	-R$ 176.738.985,55

1 - O Cálculo da Renúncia incorpora TENDÊNCIA de crescimento da Série Temporal = 3,59%
2- Não há incorporaçao de INFLAÇÃO.

Isto posto, aguarda-se uma RENÚNCIA TOTAL, ao longo dos três anos, de

R$ 345.382.006,44

Consoante às exigências assentadas na Lei Distrital nº 5.422/14, registramos os impactos patrocinados pela norma complacente em tese, a saber:

I – RESPEITANTE À REPERCUSSÃO NA ECONOMIA DISTRITAL EM TERMOS DA GERAÇÃO DE EMPREGOS E RENDA:

I.a. – Emprego – Dada a amplitude da demanda dos produtos combustíveis, a redução da carga tributária promovida e a conjecturada diminuição no preço final do bem alcançará variados segmentos econômicos – dos atinentes à distribuição, até os que envolvem a comercialização do varejo e o de transporte (carga e pessoas) - e confere repercussão de geração de novos postos de trabalho para garantir o atendimento da demanda aumentada pela eventual redução dos preços.

Destarte, o montante singular da redução de alíquotas é suficiente para, em tese, fomentar a geração de empregos locais.

Infere-se, de modo conservador, um aumento médio de 2% nos atuais quantitativos dos empregos nos principais setores diretamente envolvidos, em destaque:

EMPREGOS - SETORES DIRETAMENTE ENVOLVIDOS			
SETOR ECONÔMICO - CNAE	**Atuais**	**Inferidos**	**Sal. Méd.***
G468180100 - Comércio atacadista de álcool carburante, biodiesel, gasolina e demais derivados de petróleo, exceto lubrificantes, não realizado por transportador retalhista	139	3	8,22
G468180200 - Comércio atacadista de combustíveis realizado por transportador retalhista (TRR)	41	1	3,53
G473180000 - Comércio varejista de combustíveis para veículos automotores	5.089	102	1,86
H492130200 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, intermunicipal em região metropolitana	2.550	51	2,56
H492210100 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, intermunicipal, exceto em região metropolitana	2.523	50	2,58
H492210200 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, interestadual	1.166	23	1,86
H492210300 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, internacional	48	1	1,74
H492300200 - Serviço de transporte de passageiros - locação de automóveis com motorista	384	8	1,74
H492480000 - Transporte escolar	306	6	1,41
H492990200 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, sob regime de fretamento, intermunicipal, interestadual e internacional	32	1	1,94
H492990400 - Organização de excursões em veículos rodoviários próprios, intermunicipal, interestadual e internacional	202	4	1,33
H492999900 - Outros transportes rodoviários de passageiros não especificados anteriormente	5	0	1,13
H493020100 - Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, municipal	2.306	46	1,66
H493020200 - Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional	5.905	118	1,73
H493020400 - Transporte rodoviário de mudanças	352	7	1,66
H509980100 - Transporte aquaviário para passeios turísticos	1	0	1,96
H532020200 - Serviços de entrega rápida	886	18	1,41
TOTAL		**439**	

*Salário Médio em Salários-Mínimos.

Fonte: RAIS

I.b. – Renda – A renúncia estimada do imposto (ICMS), nos valores sobre-estimados, poderá:

a) Ser revertido em **redução de preços** dos produtos (maior expectativa), o que representará equivalente e proporcional **ganho de renda para o consumidor**, sendo, entrementes, uma iniciativa de indução do consumo.

b) Ser utilizado para aumento **da remuneração da mão-de-obra** nos setores envolvidos, circunstância que definirá correspondente **acréscimo de renda dos empregados** e a sucessiva ampliação da sua capacidade de consumo.

c) Se **não vertido em dedução do preço** do produto, patrocínio da demanda ou remuneração de mão de obra, o montante declinado do imposto representará um **incremento de renda (lucro) dos contribuintes (e seus titulares),** refletido no resultado operacional das empresas patrocinadas pelo benefício.

II – ATINENTE À RENÚNCIA DE RECEITA

Conforme instruído pela Subsecretaria de Acompanhamento Fiscal, através do Despacho SEEC/SEAE/SUAPOF doc. SEI 58261234, foi apresentado o impacto orçamentário-financeiro para o exercício em que deva iniciar a vigência do benefício (2022) e nos dois exercícios seguintes (2023 e 2024), em termos nominais:

Item	2022	2023	2024
Alcool	4.876.105,72	10.102.315,84	15.697.483,47
Diesel	19.230.834,71	39.842.443,36	61.909.180,61
Gasolina	30.793.450,50	63.797.870,75	99.132.321,47
Total	**54.900.390,94**	**113.742.629,95**	**176.738.985,55**

O impacto ora estimado será considerado na projeção da renúncia e previsão da receita, cujos trabalhos encontram-se em fase de elaboração para subsidiar o Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício de 2022 (PLDO/2022), nos autos do processo 00040-00004919/2021-66.

III – EM TERMOS DOS BENEFÍCIOS PARA OS CONSUMIDORES:

Dado que a economia com a resignação do ICMS, conformada pelo incentivo fiscal em tema, represente uma honesta redução dos preços do produto beneficiado, é outorgado acreditar que haverá um alívio financeiro para a população consumidora.

Os produtos sob análise são considerados insumos precípuos para o transporte de cargas e passageiros. Consequentemente, podemos especular que a poupança determinada pela redução da carga tributária possibilitará um estímulo ao consumo das famílias, na proporção da economia transferida para o preço final de oferta.

IV – CONSOANTE O SETOR DA ATIVIDADE ECONÔMICA BENEFICIADA

Atinente ao acréscimo do consumo e à economia de custo com o ICMS, entrevisto anteriormente, os seguintes segmentos econômicos serão especialmente favorecidos com o benefício proposto:

SETOR ECONÔMICO - CNAE	Empresas
G468180100 - Comércio atacadista de álcool carburante, biodiesel, gasolina e demais derivados de petróleo, exceto lubrificantes, não realizado por transportador retalhista	108
G468180200 - Comércio atacadista de combustíveis realizado por transportador retalhista (TRR)	10
G473180000 - Comércio varejista de combustíveis para veículos automotores	416
H492130200 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, intermunicipal em região metropolitana	26
H492210100 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, intermunicipal, exceto em região metropolitana	18
H492210200 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, interestadual	112
H492210300 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, internacional	5
H492300200 - Serviço de transporte de passageiros - locação de automóveis com motorista	40
H492480000 - Transporte escolar	1.039
H492990200 - Transporte rodoviário coletivo de passageiros, sob regime de fretamento, intermunicipal, interestadual e internacional	988
H492990400 - Organização de excursões em veículos rodoviários próprios, intermunicipal, interestadual e internacional	32
H492999900 - Outros transportes rodoviários de passageiros não especificados anteriormente	453
H493020100 - Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, municipal	695
H493020200 - Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional	2.073
H493020400 - Transporte rodoviário de mudanças	864
H509980100 - Transporte aquaviário para passeios turísticos	15
H532020200 - Serviços de entrega rápida	3.165
TOTAL	**10.059**

Fonte: Cadastro Fiscal do DF

Serão **10.050 empresas**, os potenciais beneficiários da norma patroneada e do possível acréscimo de demanda estimulada.

V - NA ECONOMIA DA REGIÃO INTEGRADA DE DESENVOLVIMENTO DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO – RIDE

Sabendo que:

a) Em **Goiás**, a alíquota é de:

i. 30% para gasolina,
ii. 25% para etanol hidratado e
iii. 16% para o diesel.

b) Em **Minas Gerais**, a alíquota é de:

i. 31% para gasolina,
ii. 14% para etanol hidratado e
iii. 15% para o diesel.

Outrossim, supondo que aconteça a lídima transferência da economia tributária auferida para a diminuição dos preços do bem ao consumidor local.

A proposta em estudo, terá o condão de incentivar a aquisição do produto no território do DF, evitando a fuga da renda local com destino a outra região de fronteira, em razão de melhor oferta dos preços de compra.

Brasília, 19 de março de 2021.

Anderson Borges Roepke

Assessor da Coordenação de Modelagem e Projetos Especiais

Sérgio Augusto Pará Bittencourt Neto

Coordenador de Modelagem e Projetos Especiais

Ricardo Wagner Caetano Soares

Subsecretário de Prospecção Econômico-Fiscal

Patrícia Ferreira Motta Café

Secretária Executiva de Acompanhamento Econômico

6. Referências bibliográficas:

BRASIL. Lei Complementar Federal n.º 101, de 04 de maio de 2000. Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências. **Lex.** Brasília, DF. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp101.htm>.Acesso em: 18/03/2021.

CODEPLAN (Distrito Federal). Companhia de Planejamento do Distrito Federal (org.). **Boletim de Conjuntura Econômica 4º Trimestre de 2020**. 14. ed. Brasília, 2021. Disponível em:< http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Boletim_de_Conjuntura_do_DF_4o_Trimestre-2020.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2021.

Câmara Legislativa do DF. Lei 5.422/14. Disponível em www.fazenda.df.gov.br

Câmara Legislativa do DF. Lei Orgânica do DF. Disponível em www.fazenda.df.gov.br

Agência Brasil. Pesquisa mostra crise gerada pela covid-19 na economia criativa. Disponível em https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2020-08/pesquisa-mostra-crise-gerada-pela-pandemia-na-economia-criativa.

Cepal. Os impactos da pandemia nos setores produtivos mais afetados irão alcançar um terço do emprego e um quarto do PIB da região. Disponível em https://www.cepal.org/pt-br/comunicados/os-impactos-pandemia-setores-produtivos-mais-afetados-irao-alcancar-terco-emprego-quarto.

Mankiw, N.G.. **Introdução à Economia**. Aplicação: os custos da tributação, capítulo 8. Orlando, 2011.