

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO, sobre o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 310, de 2009 (Projeto de Lei nº 1.927, de 2003, na origem), do Deputado FERNANDO DE FABINHO, que *institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - REITUP, condicionado à implantação do bilhete único temporal ou rede integrada de transportes.*

RELATOR: Senador **EDUARDO AMORIM**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 310, de 2009, do Deputado Fernando de Fabinho, visa a instituir Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (REITUP), por meio do qual se pretende reduzir os tributos incidentes sobre esse serviço e seus insumos, objetivando a correspondente redução das tarifas cobradas dos usuários.

A desoneração fiscal destina-se a pessoas jurídicas prestadoras dos serviços de transporte de passageiros por meio de ônibus, micro-ônibus, metrô, trem metropolitano e trólebus, atendidas determinadas condições.

Os benefícios fiscais propostos são os seguintes:

- redução a zero das alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP, e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS), incidentes sobre o faturamento dos serviços;

- redução a zero da alíquota da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE/Combustíveis) na aquisição de óleo diesel a ser utilizado na prestação dos serviços;
- redução a zero, nos termos do regulamento, das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins, na aquisição de óleo diesel, gás veicular e combustíveis renováveis e não poluentes, bem como de chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar, utilizados diretamente na prestação de serviço e de energia elétrica utilizada na alimentação, tração e funcionamento de metrô, trens metropolitanos e trólebus, inclusive centros de controle e estações, e na iluminação de terminais e abrigos de passageiros;
- regime especial de cálculo e cobrança da parcela devida pela empresa da Contribuição destinada à Seguridade Social e ao financiamento da aposentadoria especial, consistente na aplicação das alíquotas, respectivamente, de 3,5% e 0,5% sobre o montante total da receita bruta da empresa.

A adesão ao Reitup dependerá do preenchimento de requisitos constantes da lei proposta e de outros que vierem a ser estabelecidos em regulamento. No caso de estados, Distrito Federal e municípios, os requisitos seriam os seguintes:

- assinatura de convênio com o Ministério das Cidades, no qual estarão previstas as seguintes contrapartidas locais: i) redução ou isenção de tributos, como ISS, taxas e ICMS; e ii) implantação de regime de bilhete único ou de sistema de transporte estruturado e integrado física e tarifariamente;
- delegação do serviço em conformidade com a legislação de concessões;
- instalação de conselho de transporte, com participação da sociedade civil;

- elaboração de laudo demonstrando o impacto dos incentivos concedidos e determinando os valores máximos das tarifas para as empresas que a ele aderirem.

Para as empresas prestadoras, os requisitos propostos são os seguintes:

- existência de contrato de concessão ou permissão com ente público que atenda aos requisitos anteriores;
- adesão, mediante termo de compromisso com força de título executivo extrajudicial, aos termos do convênio entre o ente outorgante e a União, com compromissos de prática das tarifas calculadas segundo o laudo e repasse de seus dados econômicos e contábeis aos órgãos responsáveis pelo Reitup; e
- aprovação da Receita Federal.

O regime de bilhete único é definido como “aquele que, além de atender às demais condições fixadas pelo Regulamento, faculta ao usuário a utilização do conjunto do sistema de transporte público coletivo de passageiros, em todos os modais, tipos de serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, por um período de tempo determinado pela autoridade competente, mediante pagamento de uma única tarifa”.

A seu turno, o sistema de transporte estruturado e integrado é caracterizado como “aquele que, além de atender às demais condições fixadas pelo regulamento, faculta ao usuário a utilização de sistema integrado que propicie diversas alternativas de deslocamento, em todos os modais de transporte, tipos de serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, com o pagamento de uma única tarifa”.

Caberá ao Poder Executivo federal fixar anualmente o montante total de renúncia fiscal da União, sendo que não haverá limite enquanto esse montante não for fixado.

Além dos benefícios tributários, o projeto também propõe um desconto mínimo de 75% sobre as tarifas de energia elétrica consumida nos

sistemas de metrô, trens metropolitanos e trólebus, a ser compensado por aumento das tarifas dos demais consumidores.

O projeto determina, ainda, ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) que realize anualmente censo do número de passageiros que utilizam transporte público urbano nos municípios com mais de cinquenta mil habitantes.

A proposição tem origem no Projeto de Lei (PL) nº 1.927, de 2003, do Deputado Fernando de Fabinho, que foi apreciado terminativamente na Câmara dos Deputados por Comissão Especial.

No Senado, o projeto foi distribuído às Comissões de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR); de Serviços de Infraestrutura (CI); e de Assuntos Econômicos (CAE), cabendo à última a decisão terminativa.

II – ANÁLISE

O exame da matéria inscreve-se entre as competências atribuídas à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo pelo art. 104-A do Regimento Interno do Senado Federal.

O PLC nº 310, de 2009, visa a alcançar um fim nobre, qual seja a redução das tarifas de transporte urbano de passageiros. Essa medida é necessária tendo em vista que a Constituição considera o transporte coletivo de passageiros um serviço público de caráter essencial (art. 30, V).

O alto valor das passagens prejudica principalmente a população de baixa renda, que depende do sistema público de transportes para realizar seus deslocamentos cotidianos entre residência e trabalho. Estudos recentes indicam, inclusive, que grande parte da população das grandes cidades desloca-se a pé, por não dispor de meios para pagar pelo transporte coletivo.

Constata-se, por outro lado, que uma parcela substancial das receitas das empresas prestadoras, que poderia ser canalizada para investimentos em melhoria e ampliação dos serviços, destina-se ao pagamento de tributos. Assim, ao estabelecer a redução da carga tributária que onera esse setor, vinculando-a à redução tarifária e à racionalização operacional dos sistemas, a proposição sob exame enseja benefício social de ampla repercussão.

Consideramos, entretanto, que o projeto pode ser aperfeiçoado. Ao propor a redução a zero da alíquota da CIDE/Combustíveis e do ICMS incidentes sobre a aquisição de óleo diesel, a proposição acaba por, indiretamente, discriminar outros combustíveis, como o biodiesel, o etanol e o gás natural, cujo emprego poderá no futuro baratear ainda mais o preço das passagens e contribuir para a redução da poluição atmosférica e do aquecimento global.

Para sanar essa impropriedade, apresentamos, ao final deste relatório, emendas destinadas a substituir a estender a desoneração tributária proposta a todos os combustíveis a serem utilizados no transporte coletivo.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº – CDR

(ao PLC nº 310, de 2009)

Substitua-se no art. 2º, I, “a”, 1, do Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009, a expressão “óleo diesel” por “combustíveis”.

EMENDA Nº – CDR

(ao PLC nº 310, de 2009)

Substitua-se no art. 3º, II, do Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009, a expressão “óleo diesel a ser utilizado” por “combustíveis a serem utilizados”.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator