

PARECER Nº _____, DE 2014

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 440, de 2013, do Senador Acir Gurgacz, que altera a Lei nº 12.860, de 11 de setembro de 2013, para estender a redução a zero das alíquotas da contribuição social para o PIS/Pasep e da Cofins às receitas decorrentes da prestação de serviços regulares de transporte no território das regiões metropolitanas regularmente constituídas e dos serviços definidos nos incisos XI a XIII do artigo 4º da Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012.

RELATOR: Senador **BENEDITO DE LIRA**

I – RELATÓRIO

Submete-se à apreciação desta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 440, de 2013, de autoria do Senador Acir Gurgacz, que estende ao transporte de caráter urbano (que liga municípios pertencentes a aglomerações urbanas, microrregiões e regiões integradas de desenvolvimento econômico - RIDE) o benefício fiscal hoje previsto somente para o transporte coletivo municipal e metropolitano de passageiros.

Para alcançar esse objetivo, o art. 2º do projeto altera a redação do art. 1º da Lei nº 12.860, de 11 de setembro de 2013. No *caput*, substitui-lhe o adjetivo “municipal” pela expressão “urbano e de caráter urbano”. No parágrafo único, acresce-lhe o transporte coletivo de caráter urbano, definido nos incisos XI a XIII do art. 4º da Lei nº 12.857, de 3 de janeiro de 2012 (Lei da Mobilidade Urbana).



SF/14420.71184-00

O art. 1º do PLS ajusta a redação da ementa da Lei nº 12.860, de 2013, às alterações propostas. O art. 3º do projeto determina que a lei dele resultante entrará em vigor na data de sua publicação.

Na justificação, o autor estima em 1.291 os municípios com transporte público coletivo de passageiros de caráter urbano que ficaram à margem do benefício da Lei nº 12.860, de 2013. Como exemplo, cita os pertencentes às Rides Distrito Federal-Entorno e Teresina (PI)-Timon (MA) e alguns localizados na Microrregião dos Lagos: Armação dos Búzios e Cabo Frio. Aduz que o projeto se propõe a tratar de forma equânime os usuários do transporte público urbano e de caráter urbano.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

Na reunião de 7 de maio de 2014, a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) aprovou o PLS nº 440, de 2013, sem emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos dos arts. 91, I, e 99, I e IV, do Regimento Interno do Senado Federal, cabe a esta CAE opinar, em decisão terminativa, sobre proposições pertinentes a tributos, como é o caso, dispensada a competência de Plenário.

No que se refere à constitucionalidade da proposição, frisamos que a União é competente para legislar a respeito de transporte, da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS), a teor dos arts. 22, XI; 24, I; 48, I; 149 e 195, I, “b”, todos da Constituição Federal (CF). A iniciativa parlamentar está prevista no art. 61 da CF.

A técnica legislativa empregada no PLS nº 440, de 2013, está conforme a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

No mérito, somos favorável ao projeto e esposamos as razões expendidas no parecer da CI. De fato, após as manifestações populares de junho de 2013, o tema “mobilidade urbana” tornou-se prioritário na pauta do



Congresso Nacional. O Senado Federal aprovou o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 46, de 2013, convertido na Lei nº 12.860, de 2013, que ora se quer aperfeiçoar. O diploma legal reduziu a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins incidentes sobre a receita bruta das empresas prestadoras de serviço regular de transporte coletivo municipal e metropolitano de passageiros. Acompanhado da isenção do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza, essa redução a zero das alíquotas de PIS/Pasep e Cofins permitiu, por exemplo, diminuir, em julho de 2013, a tarifa do transporte público coletivo por ônibus de Porto Alegre (RS) de R\$ 3,05 (autorizada) para R\$ 2,80. Em abril de 2014, em decorrência da inflação, a tarifa foi elevada para R\$ 2,95, mas continua em patamar inferior ao autorizado no ano anterior.

Passo seguinte, esta CAE aprimorou e o Plenário do Senado aprovou o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e de Caráter Urbano de Passageiros (REITUP – substitutivo ao PLC nº 310, de 2009 – PL nº 1.927, de 2003, na origem), ora em tramitação na Câmara dos Deputados. Por também desonerar os insumos (exemplo: óleo diesel) do transporte coletivo, o Reitup enfrenta oposição das autoridades fazendárias, como percebeu o prefeito de Porto Alegre quando negociava uma saída para o fim da greve dos rodoviários no início do mês de fevereiro de 2014. De fato, o relatório sobre o substitutivo do Senado aguarda, desde outubro de 2013, decisão da comissão especial da Câmara dos Deputados.

O PLS nº 440, de 2013, ora sob exame desta CAE, não cria benefício fiscal. Apenas amplia o alcance do benefício já existente ao serviço regular de transporte público coletivo de passageiros **de caráter urbano**, isto é, aquele que liga municípios pertencentes a aglomerações urbanas, microrregiões e regiões integradas de desenvolvimento econômico, conforme a terminologia adotada pela Lei de Mobilidade Urbana. Salientamos que a Constituição Federal exige que esses complexos urbanos sejam criados por lei complementar: nacional, no caso de ride (art. 43), ou estadual, no caso de aglomerações urbanas e microrregiões (art. 25, § 3º).

Relativamente à adequação financeira e orçamentária, a justificação do PLS nº 440, de 2013, não contém estimativa da renúncia de receita. Tentamos colmatar essa lacuna utilizando o sistema Análise Gerencial de Arrecadação (ANGELA) da Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB),



mas o perfil dessa ferramenta disponibilizado ao Congresso Nacional não alcança o detalhamento das Subclasses da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) 4922-1/01 e 4922-1/02, referentes ao transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo: intermunicipal, exceto em região metropolitana (final 01) e interestadual (final 02). De qualquer forma, apenas para dar aos Pares uma noção de grandeza, nossa percepção é de que a renúncia será pequena (cerca de R\$ 56 milhões ao ano) e correrá à conta da União.

III – VOTO

Em face do exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 440, de 2013.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

