

# **COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 617, DE 2013**

## **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 617, DE 2013**

**(Mensagem nº 216, de 31 de maio de 2013)**

Reduz a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS incidentes sobre a receita decorrente da prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros nas modalidades que menciona.

**Autor:** PODER EXECUTIVO

**Relator:** Deputado MÁRIO NEGROMONTE

## **I – RELATÓRIO**

Trata-se de medida provisória (MP) constituída de dois artigos, que foi editada pela Presidente da República em 31 de maio de 2013.

Além da cláusula de vigência, a MP possui apenas um artigo, que reduz a zero as alíquotas 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 aplicável à receita decorrente da prestação de serviços regulares de transporte coletivo de passageiros em área municipal e em região metropolitana, nas modalidades rodoviária, ferroviária e metroviária.

De acordo com o art. 2º, a MP entrou em vigor na data de sua publicação.

Foram apresentadas 104 emendas, cujo teor encontra-se no avulso. No sítio da Câmara dos Deputados na rede mundial de computadores está publicado o resumo das referidas emendas.

Por meio do Ato do Presidente da Mesa do Congresso Nacional nº 45, de 2013, prorrogou-se o prazo de vigência da medida provisória pelo período de sessenta dias, nos termos da Constituição e da Resolução nº 1/2012-CN.

A Emenda nº 38 foi retirada.

É o relatório.

## II – VOTO DO RELATOR

Inicialmente, impende registrar que a presente Medida Provisória (MP) atende aos pressupostos constitucionais de urgência e relevância, exigidos pelo **caput** do art. 62 da Constituição Federal.

Como bem ressaltou o Poder Executivo na Exposição de Motivos que acompanha a MP, a “urgência e a relevância da medida decorrem da necessidade de fomentar a prestação de serviços de transporte coletivo urbano à população brasileira com preços módicos e com boa qualidade.”

Além disso, faz-se necessário assinalar que a matéria abrangida pela proposição em exame não incide em nenhuma das vedações para edição de medidas provisórias contidas no § 1º do art. 62 da Carta Magna.

Observamos, ainda, que a Medida Provisória em tela e as emendas a ela apresentadas não incorrem em inconstitucionalidades e que elas se conformam com o ordenamento jurídico vigente e com os parâmetros da boa técnica legislativa.

No que tange ao exame da compatibilidade e adequação orçamentária e financeira da medida provisória e das emendas a ela apresentadas, há que se proceder à análise da repercussão sobre a receita ou a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial a conformidade com

a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) — Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 —, a Lei do Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e a Lei Orçamentária Anual (LOA).

De acordo com a referida exposição de motivos, a renúncia de receita será de R\$ 1,274 milhão no ano de 2013, de R\$ 1,414 milhão no ano de 2014 e de R\$ 1,568 milhão no ano de 2015.

Segundo o Poder Executivo, “a estimativa de receita da Lei Orçamentária Anual para o exercício de 2013, aprovada pelo Congresso Nacional, contempla a renúncia ora autorizada. Por sua vez, a renúncia fiscal prevista para os anos de 2014 e 2015 será considerada quando da elaboração das respectivas Leis Orçamentárias”.

Assim sendo, é de se concluir que não há óbices financeiros ou orçamentários para a aprovação da medida provisória.

No que se refere às Emendas apresentadas à MP, entendemos que elas, individualmente, não implicam, do ponto de vista orçamentário e financeiro, maiores consequências para o Tesouro Nacional.

Portanto, somos pela compatibilidade e adequação orçamentária e financeira da medida provisória e das emendas apresentadas.

Quanto ao mérito da Medida Provisória nº 617, de 2013, ele nos parece inegável.

Não restam dúvidas de que as medidas previstas no texto em exame são necessárias e adequadas. Como já dissemos, elas são de suma importância, porque criam mecanismos para a redução dos preços das tarifas dos serviços de transporte coletivo de passageiros e abrem caminho para o aumento de investimentos, sem o que não se pode melhorar a qualidade desses serviços.

Nada obstante, entendemos que a medida provisória pode ser aprimorada. A nossa convicção acerca da necessidade de aprimorá-la surgiu depois de muito estudar o assunto, de muito refletir sobre ele e de muito debatê-lo com Parlamentares, com os setores envolvidos e com autoridades do Poder Executivo. Por isso, resolvemos apresentar o Projeto de Lei de Conversão (PLV) anexo, que é a síntese possível de todo esse processo de análise, discussão e negociação.

No PLV, sugerimos o seguinte:

- 1) art 1º: extensão dos benefícios fiscais previstos na MP para a receita decorrente da prestação de serviços regulares de transporte coletivo de passageiros em área municipal e em região metropolitana, na modalidade aquaviária;
- 2) arts. 2º: extensão dos benefícios fiscais previstos na MP para a receita bruta decorrente da prestação de serviços de transporte aéreo e da prestação de serviços regulares de transporte coletivo intermunicipal e interestadual rodoviário de passageiros; e
- 3) arts. 3º a 5º: alterações na legislação que regula o vale-transporte, para tornar ainda mais amplo o uso desse importante instrumento e coibir ilícitos relativos a sua confecção e circulação.

Quanto ao mérito das emendas, impende registrar que o PLV contempla, parcialmente, o proposto nas Emendas nºs 2 e 72 (item 1) e nas Emendas nºs 30, 31, 56, 69, 70, 71, 73 e 98 (item 2), razão pela qual a elas damos aprovação parcial na forma do Projeto de Lei de Conversão anexo.

Somos da opinião, além disso, de que as demais emendas, em pese à nobre intenção dos autores, não aprimoram o escopo da norma em discussão. Por isso, votamos pela rejeição delas.

Face ao exposto, o voto é pela admissibilidade, constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e adequação financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 617, de 2013, e das Emendas nºs 1 a 37 e 39 a 104, e, quanto ao mérito, pela aprovação da referida medida provisória, pela aprovação parcial das Emendas nºs 2, 30, 31, 56, 69, 70, 71, 72, 73 e 98, na forma do Projeto de Lei de Conversão anexo, e pela rejeição das demais emendas.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2013.

Deputado MÁRIO NEGROMONTE  
Relator

MP 617 PARECER-PLV 04-09-2013 versão 12h

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR  
PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 617, DE 2013**

**PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2013  
(Medida Provisória nº 617, de 2013)**

Reduz a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – Cofins incidentes sobre a receita decorrente da prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros nas modalidades que menciona e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Ficam reduzidas a zero as alíquotas 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 incidentes sobre a receita decorrente da prestação de serviços regulares de transporte coletivo municipal rodoviário, metroviário, ferroviário e aquaviário de passageiros.

Parágrafo único. O disposto no **caput** alcança também as receitas decorrentes da prestação dos referidos serviços no território de região metropolitana regularmente constituída.

**Art. 2º** Ficam reduzidas a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins incidentes sobre as receitas decorrentes da prestação de serviços regulares de transporte coletivo rodoviário intermunicipal ou interestadual de passageiros.

Parágrafo único. O disposto no **caput** alcança também as receitas decorrentes da prestação de serviços de transporte aéreo público regular, doméstico e internacional, de passageiros, carga e mala postal.

**Art. 3º** Os arts. 4º e 5º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º .....

§ 1º O empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder 6% (seis por cento) do seu salário básico.

§ 2º O vale-transporte é o único título de legitimação para o exercício do direito ao benefício previsto nesta Lei e visa fomentar a priorização do transporte coletivo sobre o individual em contribuição à melhoria das condições de trânsito e ambientais urbanas, como forma de implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana de acordo com a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

§ 3º Sem prejuízo do disposto no § 2º deste artigo, o empregador que, fora das hipóteses expressamente previstas nesta Lei, substituir o vale-transporte por dinheiro, ou qualquer outra forma de atribuição, pagará ao empregado, no mês subsequente, o respectivo valor dobrado, acrescendo-se à dobra o percentual sucessivamente cumulativo de 25% (vinte e cinco por cento) a cada nova ocorrência no curso do contrato de trabalho, vedada qualquer disposição em contrário ao disposto neste parágrafo mediante acordo ou convenção coletiva.

§ 4º O regular cumprimento do disposto nos §§ 2º e 3º deste artigo configura condição necessária à regularidade trabalhista exigida pelo inciso IV do art. 27 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, mediante declaração expressa, sob o ônus das consequentes penalidades administrativas e penais, por qualquer pessoa jurídica licitante com a Administração Pública.

§ 5º A inobservância do disposto neste artigo sujeitará os infratores às sanções previstas no Título VII

da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.” (NR)

Art. 5º .....

.....

§ 4º A fabricação, comercialização e distribuição do vale-transporte sem a devida autorização do poder público constitui crime previsto no art. 171 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal.” (NR)

**Art. 4º** O § 2º do art. 171 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VII:

"Art. 171. ....

.....

§ 2º .....

.....

#### **Fraude em operações com vale-transporte**

VII – fabrica, compra, comercializa, distribui, permuta, recebe, sem a devida delegação do poder público, órgão de gerência ou empresa privada operadora do sistema de transporte público, ou fraudar por qualquer meio o vale-transporte.

.....” (NR)

**Art. 5º** Os arts. 12 e 631 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 12. Os preceitos concernentes ao regime de seguro social e as normas referentes ao vale-transporte são objeto de lei especial.

Parágrafo único. A inobservância do disposto no art. 4º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, sujeitará os infratores às sanções previstas no Título VII desta Consolidação.” (NR)

“Art. 631. Qualquer funcionário público federal, estadual ou municipal, ou representante legal de

associação sindical ou de pessoa jurídica responsável pelo gerenciamento e distribuição do vale-transporte, deverá comunicar à autoridade competente do Ministério do Trabalho e Emprego as infrações que verificar.

....." (NR)

**Art. 6º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos:

I – a partir de 1º de janeiro de 2014, em relação ao disposto no art. 2º desta Lei; e

II – a partir da data de publicação desta Lei, em relação ao disposto nos demais artigos.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2013.

Deputado MÁRIO NEGROMONTE  
Relator