

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 46, de 2013, do Deputado Mendonça Filho, que dispõe sobre a redução a 0% (zero por cento) das alíquotas das Contribuições Sociais para o PIS/Pasep e Cofins incidentes sobre as receitas decorrentes da atividade de transporte municipal local.

RELATOR: Senador JORGE VIANA

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 46, de 2013 (nº 2.729-B, na Casa de origem), de autoria do Deputado Mendonça Filho, contém dois artigos. Tem o importante objetivo de reduzir 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 as receitas decorrentes da prestação de serviços de transporte coletivo municipal rodoviário, metroviário, ferroviário e aquaviário de passageiros (art. 1º). O incentivo alcança também os serviços prestados no território de região metropolitana regularmente constituída (parágrafo único do art. 1º). A entrada em vigor da nova lei coincidirá com a data de sua publicação (art. 2º).

Na justificação, o autor enfatiza a necessidade de oferecer transporte público de qualidade a preços acessíveis, no que se estará beneficiando os estratos mais carentes da sociedade.

O Projeto foi recentemente aprovado pela Câmara dos Deputados. Após a leitura nesta Casa, foi distribuído à Comissão de

Serviços de Infraestrutura (CI), seguindo posteriormente à apreciação da Comissão de Assuntos Econômicos.

II – ANÁLISE

A competência desta CI para apreciar a matéria advém do art. 104, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

A iniciativa para a proposição tem respaldo nos arts. 48, inciso I; 61; 24, inciso I; e 195, inciso I, alínea *b*, todos da Constituição Federal.

O Projeto, de suma importância, antecedeu a Medida Provisória nº 617, de 2013, análoga, mas um pouco menos abrangente, e tem como grande mérito o incentivo ao transporte coletivo urbano, bastante abandonado nas últimas décadas e cuja baixa qualidade foi o alvo primeiro das manifestações de rua espontâneas que se sucedem em todo o País desde junho deste ano.

Não é novidade para ninguém que o preço módico e a qualidade do transporte público dependem em grande medida de subsídio e incentivo dos governos. É assim no mundo inteiro. Subsidiar o transporte público de forma adequada é investir na qualidade de vida e no bem-estar da sociedade, o que acaba por ter reflexos importantes, também, sobre a produtividade e competitividade do País.

A prioridade que deve merecer o transporte público decorre da inviabilidade do desenvolvimento pautado no transporte individual, rumo seguido pelo Brasil há algumas décadas. O aumento indiscriminado de automóveis particulares, além de demandar constantes intervenções e obras do Poder Público, que tendem ao esgotamento por falta de condições físicas das grandes cidades, acaba por criar grandes engarrafamentos e empecilhos à locomoção das pessoas. Piores do que a irritação decorrente e do tempo de vida desperdiçado são a poluição ambiental, com os consequentes efeitos nocivos sobre a saúde, e o péssimo aproveitamento energético advindo da queima improdutiva de combustíveis fósseis.

A tributação sobre atividades essenciais à população, como a incidência de contribuições sociais sobre os transportes coletivos, vai contra a ideia de que os tributos existem para garantir sustentação a uma

sociedade justa e ao custeio de atividades essenciais ao bem estar da população. Por isso, o nosso apoio ao presente projeto, que retira componente importante do custo dos transportes urbanos, todo ele de responsabilidade do Governo Federal, já que as contribuições cujas alíquotas se reduzem a zero vão integralmente para o caixa do Tesouro Federal. Assim, contribui-se para a modicidade das tarifas de transportes urbanos municipais, sem repercussão negativa sobre as já combalidas finanças dos demais entes federativos, sobretudo dos Municípios, elo mais fraco da corrente que compõe o Estado brasileiro.

Enfatize-se, também, o acerto do Projeto ao estender o benefício ao transporte coletivo intermunicipal efetuado em regiões metropolitanas regularmente constituídas, medida essa que contribui para reduzir o preço das tarifas dos meios de transporte usados pelas camadas mais pobres da população, que tendem a morar mais longe dos locais de trabalho do que as mais abastadas.

A propósito, propomos emenda de redação ao projeto para adequá-lo às definições recentemente adotadas pela Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, nos incisos do art. 4º.

No quesito responsabilidade fiscal, segundo informa o Parecer aprovado pela Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos Deputados, o Projeto atende às exigências de Lei Complementar (LCP) nº 101, de 4 de maio de 2000. A renúncia de receita estimada para 2013 e para os dois anos seguintes é da ordem de um bilhão e meio de reais e está prevista na Lei Orçamentária Anual para o exercício de 2013, bem como será considerada nas respectivas leis orçamentárias seguintes.

Em relação à técnica legislativa, a proposição foi elaborada em conformidade com a legislação de regência (LCP nº 95, de 26 de fevereiro de 1998).

III – VOTO

Em vista do exposto, o voto é pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei da Câmara nº 46, de 2013, com as seguintes emendas de redação:

EMENDA DE REDAÇÃO Nº 01 – CI

No art. 1º do Projeto de Lei da Câmara nº 46, de 2013, substitua-se a expressão “transporte coletivo municipal”, por “transporte coletivo urbano e de caráter urbano”.

EMENDA DE REDAÇÃO Nº 02 – CI

No *caput* do Projeto de Lei da Câmara nº 46, de 2013, substitua-se a expressão “transporte municipal local”, por “transporte coletivo urbano e de caráter urbano”.

Sala da Comissão, em 21 de agosto de 2013.

Senador FERNANDO COLLOR, Presidente

Senador JORGE VIANA, Relator