



SENADO FEDERAL

PARECER Nº 921, 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 1 – CI

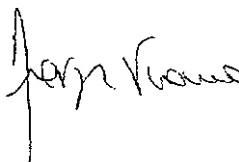
No art. 1º do Projeto de Lei da Câmara nº 46, de 2013, substitua-se a expressão “transporte coletivo municipal”, por “transporte coletivo urbano e de caráter urbano”.

EMENDA DA REDAÇÃO Nº 2 – 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, 21 de agosto de 2013.

Sen. Fernando Collor, Presidente

 Relator

Comissão de Serviços de Infraestrutura - CI
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 46, de 2013

ASSINAM O PARECER, NA 35ª REUNIÃO, DE 21/08/2013, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)

PRESIDENTE: 

RELATOR: 

Bloco de Apoio ao Governo(PSOL, PT, PDT, PSB, PCdoB)	
Lindbergh Farias (PT)	1. Humberto Costa (PT)
Delcídio do Amaral (PT)	2. José Pimentel (PT)
Jorge Viana (PT)	3. Wellington Dias (PT)
Walter Pinheiro (PT)	4. Eduardo Lopes (PRB)
Acir Gurgacz (PDT)	5. Pedro Taques (PDT)
João Capiberibe (PSB)	6. Lídice da Mata (PSB)
Inácio Arruda (PCdoB)	7. Vanessa Grazziotin (PCdoB)
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PSD, PMDB, PP)	
Clésio Andrade. (PMDB)	1. Romero Jucá (PMDB)
Lobão Filho (PMDB)	2. Sérgio Souza (PMDB)
Eduardo Braga (PMDB)	3. Ricardo Ferraço (PMDB)
Valdir Raupp (PMDB)	4. Roberto Requião (PMDB)
Vital do Rêgo (PMDB)	5. Waldeir Moka (PMDB)
Jader Barbalho (PMDB)	6. Ivo Cassol (PP)
Ciro Nogueira (PP)	7. Francisco Dornelles (PP)
Sérgio Petecão (PSD)	8. Kátia Abreu (PSD)
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)	
Cícero Lucena (PSDB)	1. Aécio Neves (PSDB)
Flexa Ribeiro (PSDB)	2. Alvaro Dias (PSDB)
Lúcia Vânia (PSDB)	3. VAGO
Wilder Moraes (DEM)	4. Jayme Campos (DEM)
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PRB, PSC, PR)	
Fernando Collor (PTB)	1. Gim (PTB)
Blairo Maggi (PR)	2. VAGO
Vicentinho Alves (PR)	3. Eduardo Amorim (PSC)
Alfredo Nascimento (PR)	4. Antonio Carlos Rodrigues (PR)

Publicado no **DSF**, de 44/: /2013.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal - Brasília-DF

OS: 1(* & /2013