

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 79, de 2020, do Senador Wellington Fagundes, que *altera os Decretos-Leis nº 6.246, de 5 de fevereiro de 1944, nº 9.403, de 25 de junho de 1946, e nº 1.305, de 8 de janeiro de 1974, e as Leis nº 5.461, de 25 de junho de 1968, e nº 8.706, de 14 de setembro de 1993, para determinar que as contribuições de todos os trabalhadores em transporte e dos transportadores autônomos sejam recolhidas em favor do Serviço Social do Transporte (SEST) e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT).*

Relator: Senador **LAÉRCIO OLIVEIRA**

I – RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Lei (PL) nº 79, de 2020, do Senador WELLINGTON FAGUNDES, que destina ao Serviço Social do Transporte (SEST) e ao Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT) novas fontes de arrecadação – a partir de contribuições vertidas hoje para outros destinos.

O PL tem 6 artigos. Justifica o autor que atualmente o Sest e o Senat prestam serviços para os trabalhadores de todo o setor do transporte, mas recebem apenas a arrecadação das contribuições feitas sobre os trabalhadores do setor rodoviário.

Apresentada na 56ª legislatura, a proposição continuou a tramitar nesta legislatura, nos termos do art. 332 do Regimento da Casa.



A proposta, após análise desta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), irá à Comissão de Assuntos Sociais (CAS). Ali, receberá decisão terminativa.

II – ANÁLISE

Preliminarmente, salienta-se que de fato compete à CAE opinar sobre os aspectos econômicos das proposições a ela submetidas, conforme dispõe o art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal.

Não temos ressalvas quanto à constitucionalidade. Em relação ao tipo de norma a ser usada, constata-se que a opção por um projeto de lei ordinária é apropriada, uma vez que o assunto não é exclusivo para lei complementar, conforme a Constituição Federal (CF). Tampouco o tema é de iniciativa privativa do Presidente da República.

No que diz respeito à juridicidade, não há óbices ao PL, pois: *i)* o método escolhido para atingir os objetivos almejados é adequado (normatização por meio de uma lei); *ii)* o tema abordado traz inovações ao ordenamento jurídico; *iii)* apresenta o atributo de generalidade; *iv)* possui potencial coercitivo; e *v)* está em conformidade com os princípios orientadores do sistema jurídico nacional.

Não há observações a fazer quanto à técnica legislativa utilizada. Quanto ao mérito, concordamos plenamente com a proposta.

Entendemos que é crucial neste momento da economia brasileira medidas que fortaleçam a produtividade. Afinal, é só com o crescimento contínuo e sustentado da produtividade que o Produto Interno Bruto (PIB) poderá ser ampliado nos próximos anos, uma vez que já



superamos o bônus demográfico. E não há como se falar em aumento da produtividade sem melhorias na qualificação profissional.

O crescimento da produtividade no Brasil tem sido um desafio ao longo dos anos. Segundo dados do Banco Mundial, entre 2000 e 2019, a produtividade brasileira cresceu a uma taxa média anual de apenas 0,7%. Esse índice é consideravelmente baixo quando comparado a outras economias emergentes, como China e Índia, que apresentaram taxas de crescimento anuais superiores a 6% e 4%, respectivamente, no mesmo período.

Hoje, os recursos que alocamos para qualificação profissional estão sendo desperdiçados, em vez de serem aplicados de forma eficiente. O Sest e o Senat precisam de financiamento proporcional às suas atribuições. Sem investimento no capital humano do sistema de transportes, perde toda nossa economia. Afinal, o setor representa diretamente cerca de 5% do Produto Interno Bruto (PIB), conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Indiretamente, está associado a todos os demais.

Vivemos na era do *just in time*, e a pandemia mais do que nunca explicitou a relevância das cadeias de transporte. Há aqui ainda o desafio estrutural da automação e da inteligência artificial, exigindo constante atualização dos profissionais da área. Enquanto o mundo fala de *drones* de entrega e caminhões autônomos, no Brasil nossos trabalhadores ainda enfrentam obstáculos para se capacitar em tecnologias mais básicas. Para tornar o cenário mais complexo, o combate à mudança climática está promovendo mudanças radicais principalmente no setor de transportes –



sendo anedótico o caso dos veículos elétricos, cada vez mais comuns em países desenvolvidos.

É justo, portanto, estender ao Sest e ao Senat um tratamento igualitário em relação a outros atores responsáveis pelo capital humano. . Hoje, recursos que deveriam ir para o treinamento em transporte estão indo para a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a Marinha, o Serviço Social da Indústria (SESI) e Serviço Nacional de Aprendizagem da Indústria (SENAI). Embora apreciemos o trabalho destas entidades, devemos manter no setor de transporte os recursos que são do setor de transportes.

Combater este caso de *misallocation* é fundamental para a própria reindustrialização do Brasil. Uma economia produtiva e moderna precisa se alicerçar em uma logística de excelência. E não há logística de excelência sem trabalhadores qualificados e acolhidos.

III – VOTO

Pelo exposto, o voto é pela **aprovação** do PL nº 79, de 2020.

Sala da Comissão,

Vanderlan Cardoso, Presidente

Laércio Oliveira, Relator

