

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 975, DE 2020

Institui o Programa Emergencial de Acesso a Crédito e altera a Lei nº 12.087, de 11 de novembro de 2009, e a Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se um artigo na Medida Provisória nº 975, de 2020, com a seguinte redação:

“Art. ____ - Fica instituído o Programa Emergencial Transporte Social visando atender os usuários dos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano que sejam beneficiários dos programas sociais da União existentes e daqueles venham a ser criados durante o estado de calamidade pública visando o enfrentamento ao Coronavírus SARS-Co-2 (Covid-19).

§1º - O Programa Emergencial Transporte Social consiste na aquisição com recursos financeiros federais de créditos eletrônicos de viagens nos sistemas de transporte público por ônibus de cada cidade, região metropolitana ou aglomeração urbana e a sua distribuição aos beneficiários referidos no artigo 1º.

§ 2º- Cada crédito eletrônico de viagem corresponde a uma tarifa pública vigente no sistema de transporte público coletivo por ônibus.

§ 3º - Os créditos do Programa Emergencial Transporte Social serão distribuídos aos beneficiários, sem qualquer custo adicional.

§ 4º- O Programa Emergencial Transporte Social vigorará durante o estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6 de 20 de março de 2020.”



§ 5º- *O Poder Executivo regulamentará a operacionalização do Programa Emergencial Transporte Social, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da publicação desta lei.*

Justificativa

Diante da pandemia do COVID-19 que já vitimou diversos segmentos econômicos nos últimos meses, o transporte coletivo por ônibus tem sido fortemente impactado e está à beira do colapso. Em muitas cidades, a queda da demanda de passageiros foi da ordem de 80%, enquanto que a readequação da oferta, ocorreu em níveis muito menores. Isso ocorre porque a oferta, mesmo que reduzida em alguns municípios, precisa atender a população ao longo de todo o dia e em todas as regiões da cidade. Ademais, é preciso manter um nível de oferta para reduzir o número de passageiros por veículo, visando evitar aglomerações.

Devemos lembrar que os serviços de transporte público coletivo por ônibus é responsável pelo deslocamento diário de 40 milhões de brasileiros. Esses serviços atendem prioritariamente as classes sociais menos privilegiadas e que dependem do modo ônibus para garantir a sobrevivência, por meio da participação nas diversas atividades nas áreas urbanas. Em algumas cidades, até 50% dessas pessoas pagam a tarifa do ônibus utilizando dinheiro, que é ganho diariamente em atividades informais. Por outro lado, a massa de trabalhadores formais se beneficia do Vale-Transporte e isso permite a minimização dos gastos no orçamento familiar.

É importante destacar que a maioria dos sistemas de transporte público não possui qualquer subsídio público e grande parte dos municípios não têm condições de aportar recursos, principalmente neste momento que grande parte das atividades econômicas nas cidades foram seriamente impactadas e conseqüentemente reduziu drasticamente a arrecadação pública de Municípios, Estados e o Distrito Federal, impossibilitando um aporte de recursos públicos nos serviços de transporte público local. Tal prova dessa situação foi a sanção da Lei Complementar nº 173, de 27 de maio de 2020.

O desequilíbrio entre receitas e custos dos serviços de transporte público é abismal, comprometendo seriamente a continuidade dos serviços. Esse desequilíbrio poderá representar a total incapacidade das empresas operadoras de cumprir, no curto prazo com os compromissos relativos ao pagamento dos salários dos trabalhadores e do combustível.



Esse cenário de paralização dos sistemas de transporte público tem potencial para gerar enormes dificuldades sociais e econômicas nas cidades brasileiras. Uma das áreas a ser afetada é a de serviços de saúde, pois muitos profissionais terão dificuldades em acessar os locais de trabalho e milhares de pessoas que precisam acessar esses serviços, caso o transporte público não esteja operante. Isso é particularmente relevante, porque os serviços de saúde dependem de um grande e complexo conjunto de profissionais que devem se deslocar para os centros de emergências, que estão espalhados por toda a área urbana, além da demanda da população por serviços de saúde que aumenta a cada dia durante a crise do COVID-19. Ademais, existe a preocupação também com a rede de supermercados, padarias e farmácias, cuja massa trabalhadora é dependente dos serviços de transporte público. Se isso ocorrer, toda a população urbana estará prejudicada e sofrerá duramente com o colapso dos sistemas de transporte público.

Sob o aspecto econômico e social, devemos lembrar que o sistema de transporte coletivo representa um papel significativo na economia do Brasil. Anualmente, movimenta R\$ 42,2 bilhões e emprega diretamente mais de 500 mil pessoas e outros 1,3 milhão indiretamente. Em muitas cidades, as empresas de ônibus são os maiores empregadores e responsáveis por substantiva parcela de tributos, que contribuem para manutenção de serviços essenciais.

Dessa forma, propomos a criação do Programa Emergencial Transporte Social, o qual consiste na aquisição de créditos eletrônicos de transporte (passagens) pelo Governo Federal que poderão ser destinados aos programas sociais do Governo para utilização futura dos seus beneficiários.

Cada crédito eletrônico de passagem corresponde a uma tarifa pública vigente no sistema de transporte coletivo por ônibus de cada localidade. O Governo Federal usaria os créditos do Programa Emergencial Transporte Social como um estoque a ser empregado durante e após a crise do COVID-19.

Quanto a viabilidade orçamentária da presente proposta legislativa, devemos lembrar os ensinamentos do ministro Alexandre de Moraes, do STF, deferiu medida cautelar para afastar a exigência de demonstração de adequação e compensação orçamentária especificamente nas hipóteses de criação e expansão de políticas públicas destinadas ao enfrentamento da Covid-19. Da sua decisão, destacamos as seguintes lições:

“O excepcional afastamento da incidência dos artigos 14, 16, 17 e 24 da LRF e 114, caput, in fine, e § 14, da LDO/2020, durante o estado de calamidade pública e para fins exclusivos de combate integral da



pandemia de COVID-19, não conflita com a prudência fiscal e o equilíbrio orçamentário intertemporal consagrados pela LRF, pois não serão realizados gastos orçamentários baseados em propostas legislativas indefinidas, caracterizadas pelo oportunismo político, inconsequência, desaviso ou imprevisto nas Finanças Públicas; mas sim, gastos orçamentários destinados à proteção da vida, saúde e da própria subsistência dos brasileiros afetados por essa gravíssima situação; direitos fundamentais consagrados constitucionalmente e merecedores de efetiva e concreta proteção.

[...]

A pandemia de COVID-19 (Coronavírus) é uma ameaça real e iminente, que irá extenuar a capacidade operacional do sistema público de saúde, com consequências desastrosas para a população, caso não sejam adotadas medidas de efeito imediato, inclusive no tocante a garantia de subsistência, empregabilidade e manutenção sustentável das empresas.

[...]

Diante do exposto, CONCEDO A MEDIDA CAUTELAR na presente ação direta de inconstitucionalidade, ad referendum do Plenário desta SUPREMA CORTE, com base no art. 21, V, do RISTF, para CONCEDER INTERPRETAÇÃO CONFORME À CONSTITUIÇÃO FEDERAL, aos artigos 14, 16, 17 e 24 da Lei de Responsabilidade Fiscal e 114, caput, in fine e § 14, da Lei de Diretrizes Orçamentárias/2020, para, durante a emergência em Saúde Pública de importância nacional e o estado de calamidade pública decorrente de COVID-19, afastar a exigência de demonstração de adequação e compensação orçamentárias em relação à criação/expansão de programas públicos destinados ao enfrentamento do contexto de calamidade gerado pela disseminação de COVID-19.”

Com relação ao mérito tratado na presente proposta legislativa, não podemos deixar de atentar para a EC nº 106, promulgada em 8 de maio de 2020, conhecida como “Orçamento de Guerra”, que institui Regime Extraordinário Fiscal, Financeiro e de Contratações para enfrentamento de calamidade pública nacional decorrente de pandemia. Essa emenda consolida o supracitado entendimento monocrático do STF nos seguintes termos:

“Art. 3º Desde que não impliquem despesa permanente, as proposições legislativas e os atos do Poder Executivo com propósito exclusivo de enfrentar a calamidade e suas consequências sociais e econômicas, com vigência e efeitos restritos à sua duração, ficam dispensados da observância das limitações legais quanto a criação, expansão ou aperfeiçoamento de ação governamental que acarrete aumento de despesa e a concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita.

Parágrafo único. Durante a vigência da calamidade pública nacional de que trata o art. 1º, não se aplica o disposto no art. 195, § 3º, da Constituição Federal.”

Com base nessas orientações, as proposições que acarretem aumento de despesa ou diminuição de receita, de caráter não permanente, e objetivarem o enfrentamento do estado de calamidade causada pela COVID-19 estão dispensadas de indicar medidas



de compensação uma vez que não se exige o cumprimento das metas fiscais conforme o art. 65, II, da LRF.

Por todo o exposto, contamos com apoio de todos parlamentares a presente emenda, visando preservar um serviço público essencial (artigo 30, inciso V da CF) o qual é um direito social de todo cidadão brasileiro (artigo 6º da CF).

Sala da Comissão, 3 de junho de 2020



Deputado Jerônimo Goergen
(PP/RS)



CD/20074.62493-00