



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Fernando Farias

EMENDA Nº - CI
(ao PL 3278/2021)

Dê-se nova redação ao Projeto nos termos dos itens 1 e 3 a seguir:

Item 1 – Acrescente-se inciso XIV ao caput do art. 6º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, conforme previsto no artigo 39 do Substitutivo ao Projeto de Lei 3.278, de 2021, nos termos a seguir:

“Art. 6º

.....
.....
.....

XIV – incentivos à eficiência no transporte coletivo urbano e à busca de fontes de receitas extratarifárias, com vistas ao subsídio do serviço.” (NR)

Item 2 – Dê-se nova redação ao art. 6º e ao parágrafo único do art. 6º; e acrescentem-se §§ 2º e 3º ao art. 6º, todos da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, na forma proposta pelo art. 3º do Projeto, nos termos a seguir:

“**Art. 6º** A aplicação dos recursos da Cide nos programas de infraestrutura de transportes terá como objetivos essenciais a redução do consumo de combustíveis automotivos, o atendimento mais econômico da demanda de transporte de pessoas e bens, o desenvolvimento de projetos de infraestrutura cicloviária, a implantação de ciclovias e ciclofaixas, a segurança e o conforto dos usuários, o **subsídio da tarifa do serviço de transporte público coletivo** e a diminuição do tempo de deslocamento dos usuários do transporte público coletivo, a melhoria da qualidade de vida da população, a redução das deseconomias dos centros urbanos e a menor participação dos fretes e dos custos portuários e de outros terminais na composição final dos preços dos produtos de consumo interno e de exportação.

Item 3 – Inclua-se, ao substitutivo do Projeto de Lei nº 3.278, de 2021, o art. XX com a seguinte redação, renumerando-se os subsequentes:

“**Art. XX.** A Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art. 1º

.....
§ 1º
.....





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Fernando Farias

V – pagamento de subsídios a tarifas de transporte público coletivo de passageiros.

.....
.....

§ 3º No âmbito da eventual ação prevista no inciso V do *caput*, revestida de caráter discricionário, o produto da arrecadação das operações de que trata o inciso I do art. 3º desta Lei será aplicado prioritariamente nos municípios **com programa de modicidade tarifária que garanta a redução de tarifas para os usuários, nos termos da regulamentação do Poder Executivo.** (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Cada vez mais municípios vêm adotando a gratuidade no transporte coletivo urbano no Brasil. Levantamento da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano aponta que 137 cidades no Brasil já adotaram o sistema. Destes, 43 municípios passaram a oferecer a gratuidade no período de 2021 a 2023.

Durante o isolamento social na pandemia, quando muitos municípios passaram a subsidiar fortemente os seus sistemas de transporte a fim de manter a continuidade das operações, algumas gestões municipais perceberam que não estavam distantes de ampliar o subsídio até a oferta da tarifa zero e deram um passo adiante para implantar essa experiência.

A cidade de Caucaia, na região metropolitana de Fortaleza, que hoje é cidade com maior número de habitantes a ter a tarifa zero, estima que o setor de serviços e a arrecadação do município aumentaram em 25%. O fluxo de pessoas passou a incrementar e desenvolver a economia local e diminuir a dependência do fluxo para trabalho e consumo na capital do estado.

Diversas capitais – como São Paulo, Belo Horizonte, Campo Grande, Teresina, Fortaleza, Palmas, Curitiba, Cuiabá e Florianópolis – discutem a questão de implantação de tarifa zero em seus sistemas de transporte coletivo urbano.

Embora esteja desde 2015 na Constituição Federal o direito social ao transporte, a modicidade tarifária está presente no ordenamento jurídico apenas como um critério de prestação adequada do serviço, normalmente com o significado apenas de remuneração adequada do prestador de serviços, evitando-se cobranças abusivas.

Pouco se faz para a efetiva utilização de fontes alternativas ou complementares de receita para a redução da tarifa. Precisamos que a questão da modicidade tarifária seja uma diretriz primária na mobilidade urbana. Respeitadas





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Fernando Farias

as diversas características dos sistemas de cada localidade, o objetivo último de alcançar da tarifa zero deve ser estimulado pelo poder público. Entre outros motivos, o livre deslocamento das pessoas no espaço urbano permite o acesso a todos os outros direitos e serviços públicos ou privados.

Por esses motivos, apresentamos a Emenda para incluir entre as diretrizes que orientam a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a modicidade tarifária no transporte coletivo urbano, com a busca de fontes de receitas para a efetiva redução das tarifas para o usuário final. Adicionalmente a Emenda insere na legislação a previsão de aplicação da CIDE, incidente sobre a gasolina, na política de redução de tarifas, bem como a priorização dos municípios com programa de gratuidade ou de redução de tarifas do serviço de transporte público coletivo para o público em geral.

Sala das Comissões,

Senador Fernando Farias
(MDB/AL)

