

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI N ° 5141, de 2013

(Apensos os PL n° 5.804, de 2013, n° 6.949, de 2013, n° 954, de 2015 e n° 5.485, de 2016)

Altera a Lei n° 10.336, de 19 de dezembro de 2001, para isentar da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível os produtos utilizados em serviços públicos de transporte coletivo urbano municipal e transporte urbano alternativo.

Autor: Deputado Camilo Cola

Relator: Deputado Mauro Lopes

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em análise do ilustre e saudoso Deputado Camilo Cola pretende alterar a Lei n° 10.336, de 19 de dezembro de 2001, que instituiu a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) com objetivo de isentar a contribuição incidente sobre óleo diesel destinado aos serviços de transporte público coletivo municipal e os serviços de transporte urbano alternativo.

Segundo o Autor, a CIDE combustíveis possui um impacto expressivo sobre os combustíveis, principalmente naqueles utilizados no transporte público, elevando assim as tarifas pagas pela população.



A presente proposta legislativa foi apensado o PL nº 5.804, de 2013, de autoria dos ilustres Deputados Carlos Sampaio e Nilton Leitão, que visa alterar o art. 7º da Lei 12.546, de 14 de dezembro de 2011, que dispõe sobre a contribuição destinada à Seguridade Social, e o art. 4º da Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998, que dispõe sobre as alíquotas das contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público – PIS/PASEP – e para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS –, incidentes sobre a venda de óleo diesel”.

Também apensado temos o PL nº 6.949, de 2013, cujo autor é o Deputado Acelino Popó, que pretende reduzir a zero as alíquotas do PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a receita bruta de venda no mercado interno de óleo diesel a ser utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros, e também zerar a alíquota da CIDE/Combustíveis incidente sobre óleo diesel a ser utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros.

O outro apenso é o PL nº 954, de 2015, de autoria do eminente Deputado Alceu Moreira, tem por objetivo reduzir a zero as alíquotas da CIDE/Combustíveis, da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a comercialização de óleo diesel e suas correntes. Justifica-se a proposta pelo impacto direto do preço do óleo diesel em vários segmentos da cadeia produtiva nacional e no transporte de produtos e insumos de todos os setores econômicos.

Por fim, o PL nº 5.485, de 2016, cujo autor é o ilustre Deputado Mário Negromonte Jr., que pretende autorizar o Poder Executivo a conceder subvenção econômica ao preço do óleo diesel adquirido para o abastecimento de veículos de transporte coletivo de passageiros utilizados por empresas de transporte coletivo urbano, limitada a 50% do preço médio do combustível nas unidades de produção da Petrobrás.

Na Comissão de Desenvolvimento Urbano, que antecedeu a Comissão de Viação e Transporte, a proposta legislativa em epígrafe e seus apensos foram rejeitados, sob a alegação de impactos nas finanças públicas.



Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição. Na sequência, a Comissão de Finanças e Tributação se pronunciará quanto a adequação financeira e orçamentária. Por fim, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá se manifestar quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta.

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e encontra-se em regime de tramitação ordinária. No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A proposta legislativa principal, bem com os projetos de leis apensados, foram motivadas pelos protestos ocorridos em junho de 2013, em grande parte das cidades brasileiras, contra o aumento das tarifas de transporte público.

Naquela ocasião, na cidade de São Paulo, manifestantes fecharam ruas da região central para manifestarem contra o aumento da tarifa do transporte público por ônibus que subiu de R\$ 3,00 para R\$ 3,20 e posteriormente entraram em confronto com tropa de choque da polícia. Em poucos minutos, lojas, bancas de revista e estações metrô foram depredadas.

Posteriormente, várias capitais presenciaram protestos e vandalismos devidos aos reajustes das tarifas do transporte público.

É notório que a cada aumento da tarifa do transporte público nas cidades resulta na exclusão de uma boa parte de usuários, os quais não possuem condições de pagar a tarifa do transporte público urbano, o qual possui o atributo constitucional de serviço público essencial (art. 30, inciso V).

Decorrido nove anos da apresentação da proposta legislativa principal, observa-se que nos últimos anos o transporte público coletivo urbano tem enfrentado uma crise sem precedentes, caracterizada pela constante perda de passageiros, decorrente do alto preço das tarifas e da falta de



políticas públicas que efetivamente priorizem o transporte coletivo em relação aos meios de transporte individuais.

A falta de planejamento por parte do poder público tem resultado em diversas externalidades negativas que contribuem para a degradação dos serviços de transporte público, como o crescimento do transporte ilegal e dos congestionamentos de trânsito nas cidades, além dos baixos níveis de investimento em infraestrutura. Na verdade, percebe-se falta de articulação política dos governos federal, estaduais e municipais para efetiva prestação desse serviço essencial para mobilidade urbana.

Com advento da catástrofe pandêmica da Covid-19 a partir de março de 2020, a situação do transporte público nas cidades piorou muito.

Antes da crise da Covid-19, 40 milhões de brasileiros utilizavam os serviços de transporte público coletivo por ônibus, principalmente, os integrantes das classes sociais menos favorecidas da sociedade, os quais usavam diariamente esse meio de transporte no atendimento de suas atividades essenciais, como ir ao trabalho, a escola e aos serviços médicos, entre outros.

Diante do cenário negativo da pandemia da Covid-19, e com a redução drástica da mobilidade das pessoas, o transporte público coletivo por ônibus tem sido fortemente impactado e está à beira do colapso. Fato este que poderá comprometer por muito tempo a oferta desse serviço público à população, mesmo depois de cessado a pandemia.

Em muitas cidades, houve uma queda acentuada no número de passageiros transportados na ordem de 80%, enquanto que a readequação da oferta, ocorreu em níveis muito menores. Isso ocorre porque a oferta desse serviço, mesmo que reduzida em alguns municípios, precisa atender a população ao longo de todo o dia e em todas as regiões e bairros da cidade.

Levantamento produzido e divulgado no final de 2021, pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU sobre os impactos da pandemia no setor revela prejuízo acumulado de R\$ 21,37 bilhões de março de 2020 a outubro de 2021, decorrente da queda do número de



passageiros e da obrigatoriedade de manutenção da oferta para garantir o distanciamento social devido à Covid-19.

Esse prejuízo já fez com que 52 empresas suspendessem a prestação dos serviços, sofressem intervenção, ou entrarem em recuperação judicial; causou também a perda de mais 87 mil postos de trabalho no segmento de transporte público de passageiros de janeiro de 2020 a setembro de 2021.

Contribuindo para esse cenário negativo, foram registrados mais 300 movimentos grevistas, protestos e/ou manifestações que ocasionaram a interrupção da oferta de serviços em 98 sistemas de transporte público por ônibus em todo o país.

Essa crise sem precedentes tende a continuar no ano de 2022, caso não sejam adotadas medidas necessárias visando a preservação do transporte público nas cidades.

Assim ao buscarmos soluções para o transporte público coletivo urbano, temos que estar cientes que por se tratar de um serviço público fundamental para as pessoas, este serviço tem que ser acessível a todos, inclusive em relação ao seu preço, ou seja, tem que ser módico, pois a maioria dos que o utilizam são pessoas mais carentes de nossa sociedade.

Dessa forma ao analisarmos a proposta legislativa principal e os seus apensos, podemos constatar que a preocupação maior dos ilustres autores era o óleo diesel, principal insumo utilizado nos serviços de transporte público urbano, e assim, as propostas apresentadas visam reduzir o valor do mesmo, e conseqüentemente, o seu impacto no valor das tarifas pagas pela população de usuários.

É importante observar que o óleo diesel representa 26,6% do custo dos serviços de transporte público, sendo o segundo item de custo que mais pesa no valor da tarifa, depois da mão de obra.

Se observarmos os reajustes ocorridos no preço do óleo diesel nos últimos doze meses, chegaremos ao índice de aumento de mais de 70%, o que certamente impacta aqueles que mais necessitam de transporte público no país, ou seja, as classes menos favorecidas da sociedade.



Assim é necessária a adoção de soluções que visem preservar os serviços de transporte público nas cidades, no nível federal, e evitar que a população fique desassistida de um serviço público essencial.

Vale lembrar que em 1997, foi editada a Lei nº 9445, cujo objetivo era concessão de subvenção econômica ao óleo diesel consumido pelas embarcações pesqueiras nacionais, visando atenuar os impactos dos preços desse insumo sobre a atividade econômica.

O citado direito foi regulamentado pelo Poder Executivo Federal, em 1997 e 2004, sendo que a última regulamentação ocorreu em 2010, com a edição do Decreto 7.077.

Outro exemplo a ser considerado, foi a preocupação do Governo Federal com o preço do óleo diesel sobre as atividades econômicas que o utilizam em larga escala, o que o estimulou a editar em 1º de março de 2021, o Decreto nº 10.638/21, o qual zerou as alíquotas das contribuições ao PIS e à COFINS incidentes sobre operações de comercialização e importação de óleo diesel. A referida desoneração vigorou nos meses de março e de abril.

Preservando o mérito principal das propostas legislativas sob análise apresentamos um substitutivo, o qual visa autorizar o Poder Executivo Federal a conceder subvenção econômica ao preço do óleo diesel adquirido para o abastecimento dos veículos utilizados nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, limitado em cinquenta por cento do valor do faturamento do citado produto na refinaria sem incidência do PIS/COFINS.

O substitutivo ora apresentado as propostas legislativas sob análise beneficiará diretamente os milhões de brasileiros que utilizam os serviços de transporte público coletivo nas cidades, conforme defendido pelo ilustre autor da matéria e os demais autores das propostas legislativas apensadas.



Diante do exposto, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão, votamos pela **APROVAÇÃO** do PL nº 5.141, de 2013, do PL nº 5.804, de 2013, do PL nº 6.949, de 2013, do PL nº 954, de 2015, e do PL nº 5.485, de 2016, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 22 de junho de 2022

Deputado MAURO LOPES
(PP/MG)
Relator



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.141, DE 2013 e aos apensos, PL Nº 5.804, DE 2013, PL nº 6.949, de 2013, PL nº 954, de 2015 e PL nº 5.485, de 2016

Concede subvenção econômica ao preço do óleo diesel consumido nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA faço saber que o Congresso nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Fica o Poder Executivo autorizado a conceder subvenção econômica ao preço do óleo diesel adquirido para o abastecimento dos veículos utilizados nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, limitado em cinquenta por cento do valor do faturamento do citado produto na refinaria sem incidência do PIS/COFINS e da CIDE Combustíveis.

Parágrafo único – o Poder Executivo disciplinará as condições operacionais para o pagamento e controle da subvenção de que trata este artigo.

Art. 2º - São beneficiárias da subvenção econômica, prevista no artigo 1º, as pessoas jurídicas de direito público ou privado, detentoras de concessão ou permissão dos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, delegadas em consonância com a Lei ° 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e com os regulamentos locais de cada ente federativo.



Art. 3º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 22 de junho de 2022

**Deputado MAURO LOPES
(PP/MG)
Relator**

Apresentação: 22/06/2022 11:40 - CVT
PRL 2 CVT => PL 5141/2013

PRL n.2

