

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 507, DE 2022

Institui o Programa de Modernização do Transporte Coletivo Rodoviário - PRO-ÔNIBUS.

Autor: Deputado JERÔNIMO GOERGEN

Relator: Deputado CARLOS CHIODINI

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 507, de 2022, cujo autor é o Deputado Jerônimo Goergen. A iniciativa institui o “*Programa de Modernização do Transporte Coletivo Rodoviário - PRO-ÔNIBUS*”, tendo como propósitos “(i) *promover a recuperação econômica e a conformidade tributária das empresas de transporte público coletivo rodoviário; (ii) ampliar a qualidade e a oferta de serviços de transporte coletivo; (iii) viabilizar à população mais carente o acesso aos serviços de mobilidade urbana; e (iv) promover práticas sustentáveis e a redução da emissão de dióxido de carbono*”.

Para alcançar esses objetivos, o PRO-ÔNIBUS compreende as seguintes medidas: “(i) *a regularização dos débitos tributários e não tributários com a União Federal; (ii) a concessão de passagem social; (iii) o estímulo à realização de investimentos na renovação da frota de ônibus; e (iv) a concessão de estímulos tributários destinados a ampliar a utilização de ônibus elétricos*”.

De acordo com a proposta, “*poderão aderir ao PRO-ÔNIBUS as pessoas jurídicas de direito privado permissionárias e concessionárias de transporte público coletivo rodoviário*”. A adesão de interessados, continua o texto, depende da aprovação de plano de recuperação tributária, a partir da



qual permitem-se a concessão de moratória e o parcelamento de débitos tributários federais, nos termos dos arts. 152 a 155-A da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966.

Adiante, o projeto relaciona os documentos que a empresa deve apresentar para fazer jus à concessão da moratória e ao parcelamento, assim como os requisitos que ela deve observar para poder se manter no programa: (i) regular recolhimento espontâneo dos tributos federais não contemplados no requerimento da moratória; (ii) integral cumprimento do plano de recuperação econômica e tributária; e (iii) demonstração periódica da capacidade de autofinanciamento, da renovação da frota de veículos e da melhoria da gestão. A iniciativa ainda estabelece requisitos para o plano de recuperação econômica e tributária.

Em seguida, a proposta fixa que no âmbito do PRO-ÔNIBUS os débitos de natureza tributária ou não tributária, administrados pela Receita Federal ou pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, poderão ser pagos em até 180 prestações mensais e sucessivas, com redução de 80% das multas de mora, de ofício ou isoladas.

Segundo o projeto, o pagamento de até 90% dos débitos pode ser realizado mediante a utilização de certificados emitidos pela União em contrapartida à concessão de passagens sociais (tarifa zero) a beneficiários do Programa Auxílio Brasil, desde que o quantitativo dessas passagens supere o definido em regulamento.

A proposição também especifica procedimentos administrativos aplicáveis ao requerimento de moratória, no âmbito PRO-ÔNIBUS.

Por fim, o projeto concede benefício fiscal a veículos equipados unicamente com motor elétrico para propulsão.

Na justificção, o autor alega que a pandemia de COVID-19 causou prejuízos para o setor de transporte de passageiros, em virtude da redução de movimentação de pessoas no período. Entende que é preciso *“promover a recuperação econômica e a conformidade tributária das empresas de transporte público coletivo rodoviário e de ampliar a qualidade e a oferta de serviços de transporte coletivo, com enfoque sobre a população mais carente”*.



S.Exa. defende que a proposta de se parcelar os débitos de empresas de transporte coletivo com a União, permitindo que a dívida possa ser abatida por intermédio da concessão de adicionais à passagem social, é *“solução que combina os princípios constitucionais da proteção à livre iniciativa e do direito ao transporte, colaborando para a produção de emprego e renda e para o bem-estar da população”*.

Com respeito à desoneração do IPI, do PIS e da COFINS para ônibus elétricos, o autor sustenta que se trata de iniciativa capaz *“de estimular a renovação da frota das empresas beneficiárias do programa e, ao mesmo tempo, de promover no setor de transporte práticas sustentáveis que colaborem para a redução da emissão de dióxido de carbono”*.

Findo o prazo de apresentação de emendas, uma proposta foi oferecida pelo Deputado Herculano Passos. S.Exa. propõe que a desoneração seja estendida a ônibus com tecnologia de uso de gás natural e biometano.

Além desta Comissão, devem se pronunciar sobre a matéria as Comissões de Finanças e Tributação (Mérito e Art. 54, RICD) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD). A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é ordinário.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A evolução dos indicadores dos sistemas de transporte coletivo urbano, ano a ano, aponta para uma redução significativa tanto do lado da demanda como da oferta. Segundos dados da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), a quantidade de passageiros que pagam passagem se reduziu a um terço do era em meados da década de 1990 (apuração feita em 2021).

Tal encolhimento, que pode ser observado tomando-se qualquer outro indicador que não apenas a demanda, é um processo contínuo, agravado, contudo, pela ocorrência da pandemia de Covid-19. De março de



2020 a abril de 2022, a demanda não passou de setenta por cento do que era em fevereiro de 2020, permanecendo, na média, em torno de sessenta por cento, excluídos os meses seguintes à adoção das medidas sanitárias, nos quais a demanda chegou a ser de apenas vinte por cento do que era antes da chegada da Covid ao país.

Muito embora a oferta também tenha sofrido redução, não houve um movimento tão acentuado como na demanda. Por força da necessidade de se observar as práticas de distanciamento social, as autoridades públicas deram aos operadores pouca flexibilidade para ajustar a oferta à demanda. Na média, a oferta foi de cerca de oitenta por cento do que era em fevereiro de 2020.

O resultado desse desequilíbrio, aponta a NTU, foi um prejuízo acumulado, pelo setor, de quase trinta bilhões de reais. Tamanha perda, somada ao movimento de contração dos serviços presenciado há mais de duas décadas, torna indispensável a busca imediata por soluções que permitam a continuidade das operações e a diminuição das perdas empresariais, correntes e acumuladas.

No atual estado, o maior prejudicado é o usuário, especialmente o de menor poder aquisitivo, que precisa fazer grandes deslocamentos entre a residência e o local de trabalho, mas sofre com a fragilidade do sistema, com o envelhecimento da frota, com o aumento do valor da tarifa e com o desconforto das viagens.

O projeto de lei em exame é um esforço no sentido de reduzir o impacto de tantas perdas que vêm atingindo os serviços de transporte urbano, com a preocupação, no entanto, de respeitar a competência da União no tema, que é limitada. Assim, o autor propõe programa que contempla algumas linhas de ação, sendo a principal delas a adoção de plano de regularização de dívidas tributárias que os operadores tenham com a União, que se baseia em período de moratória e no parcelamento dos débitos, em até cento e oitenta meses (ou quinze anos).

Além do tratamento de dívidas com a União, o programa prevê a concessão de passagem social, que passa a ser prevista na Lei nº 12.578, de



2012 (Lei de Mobilidade Urbana), como direito do usuário inscrito no Programa Auxílio Brasil.

A par disso, o programa compreende o estímulo à realização de investimentos na renovação da frota de ônibus, considerada condição para que a empresa permaneça abrigada no PRO-ÔNIBUS.

Por fim, o programa visa à concessão de estímulos tributários destinados a ampliar a utilização de ônibus elétricos, mediante alterações legais que os isentam do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) e que reduzem a zero a alíquota da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) e da Contribuição para o PIS/PASEP, que incidem nas operações de venda desse tipo de veículo, bem como de seus equipamentos.

Vale destacar que a proposta cria engenhoso mecanismo para o pagamento das dívidas repactuadas com a União, colocado em funcionamento sempre que a empresa inscrita no programa conceder quantidade de passagens sociais superior à prevista em regulamento, de forma que o montante equivalente ao valor total dessas passagens possa ser abatido do valor de seus débitos.

Essa alternativa, embora possa não ser adotada por todas as empresas endividadas, constitui importante alternativa para se liquidar o débito tributário e, tão importante quanto, ampliar o acesso das pessoas pobres ao serviço de transporte coletivo.

O instituto da passagem social, previsto no projeto, representa um avanço da direção da garantia, aos cidadãos, do seu direito constitucional ao transporte. Apesar de seu alcance estar restrito aos usuários do Auxílio-Brasil, a experiência, colocada em curso, certamente possibilitará que se tenha avaliação realista do efeito da gratuidade sobre a vida das pessoas e sobre o nível de atividade econômica das cidades.

Outro aspecto relevante do projeto é o incentivo à aquisição de veículos elétricos, importante não somente para que se alcancem as metas de redução de emissões de gases do efeito estufa, como também para a melhora das condições do ar nas cidades e para a diminuição da poluição sonora.



Trata-se de política que ganha força no mundo todo, não havendo razão para o País também não privilegiá-la.

Cabe ressaltar aqui que a emenda apresentada pelo Deputado Herculano Passos, ao propor que a desoneração seja estendida a ônibus com tecnologia de uso de gás natural e biometano, dá mais flexibilidade à política de gradual alteração da matriz energética, de sorte que combustíveis com menor impacto ambiental em relação ao diesel possam ser adotados nos sistemas de transporte até que se consolide a opção pelo veículo elétrico.

Sendo essas as considerações que se queria fazer, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 507, de 2022, acatada a Emenda nº 1, proposta pelo Deputado Herculano Passos.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado **CARLOS CHIODINI**
Relator

