



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 424, DE 2007

(Do Sr. Sérgio Brito)

Cria o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Urbano de Passageiros - REITUP.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD); E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Urbano de Passageiros — REITUP, que prevê a redução de alíquotas de tributos federais incidentes sobre insumos utilizados na prestação dos referidos serviços.

Art. 2º É beneficiária do REITUP a pessoa jurídica que tenha sua adesão aprovada pela Secretaria da Receita Federal do Ministério da Fazenda (SRF).

Parágrafo único. Cabe ao órgão local da SRF da jurisdição da pessoa jurídica manifestar-se sobre a adesão ao REITUP.

Art. 3º A adesão ao REITUP fica condicionada a que a pessoa jurídica:

I – firme, com a União, compromisso de ajustamento de conduta, nos termos do § 6º do art. 5º da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, visando assegurar a repercussão nas tarifas da diminuição da carga tributária em virtude do disposto nesta Lei; e

II – apresente parecer do Distrito Federal ou da Prefeitura Municipal delegante, informando o valor das tarifas a ser cobrado após a adesão ao regime especial de que trata esta Lei.

Parágrafo único. Não poderá aderir ao REITUP a pessoa jurídica prestadora de serviço de transporte interestadual de passageiros.

Art. 4º Ficam reduzidas a 0 (zero) as alíquotas:

I – 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 — CIDE, de que trata o inciso II do art. 5º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, incidente sobre óleo diesel a ser utilizado por pessoa jurídica prestadora de serviço de transporte coletivo de passageiros beneficiária do REITUP; e

II – da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público — PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social — COFINS incidentes sobre a receita bruta de venda, no mercado interno, de óleo diesel, partes, peças, pneus e câmaras-de ar de borracha, componentes, fluidos hidráulicos, lubrificantes, tintas, anticorrosivos, equipamentos e serviços a serem empregados na manutenção, reparo, revisão e conservação de veículos, de seus motores, suas partes, peças, componentes e equipamentos, destinados a veículos a serem empregados na prestação de serviço de transporte coletivo de passageiros por pessoa jurídica beneficiária do REITUP.

Art. 5º A pessoa jurídica que não reduzir a tarifa do serviço de transporte coletivo de passageiros, na forma do parecer de que trata o inciso II do art. 3º desta Lei, fica obrigada a recolher as contribuições reduzidas na forma do art. 4º desta Lei, acrescidas de juros e multa de mora, contados a partir da data de sua adesão ao REITUP, na condição de responsável.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Atualmente, é imprescindível que médias e grandes cidades tenham um sistema de transporte coletivo de passageiros de qualidade. Para isso, as tarifas não podem ser altas e os veículos não podem ser velhos ou mal conservados. Parece claro que a alta tributação, que incide sobre os referidos serviços, contribui para que os preços cobrados dos usuários sejam altos. Assim, a redução da tributação que, atualmente, incide sobre os serviços de transporte coletivo de passageiros beneficiará toda a sociedade.

Neste início de século, a adoção de medidas que contenham o aquecimento global é inadiável, visto que estudos recentes mostram um cenário devastador para a humanidade. As previsões dizem que, até o fim deste século, a temperatura da Terra pode subir de 1,8°C — na hipótese otimista — até 4°C. O derretimento das camadas polares deve elevar o nível dos oceanos entre 18 cm e 58

cm até 2100. Além disso, tufões e secas devem se tornar mais intensos. Se, no presente, não forem empreendidas ações para evitar que essas mudanças climáticas ocorram; no futuro, a vida de milhões de pessoas estará em risco.

A enorme quantidade de veículos em circulação nas cidades é um dos fatores que concorrem para a emissão de gases geradores do aquecimento global. Isso pode mudar, se o serviço de transporte coletivo for de boa qualidade. Nas cidades brasileiras, a grande maioria dos veículos automotores conduzem um ou dois passageiros. Caso essas cidades oferecerem um sistema de transporte coletivo pontual, seguro, limpo, as pessoas estarão mais dispostas a deixar seus carros em casa e a usar os veículos coletivos. Dessa forma, evita-se que uma quantidade razoável de gases geradores do aquecimento global seja lançada na atmosfera.

No Brasil, o valor das tarifas do transporte urbano impede que muitos brasileiros tenham acesso a esse tipo de serviço. Segundo estudo da Associação Nacional de Transportes Públicos e do Ministério das Cidades, 35% da população, em boa parte por não ter condições financeiras para pagar pelo transporte, desloca-se a pé. Outro estudo mostra que as famílias com renda de até cinco salários mínimos chega a comprometer até 22% de seus ganhos com transporte coletivo e com alimentação gastam algo em torno de 16% de sua renda.

Certamente, a alta tributação que pesa sobre o setor contribui para que as tarifas sejam tão elevados. A legislação atual fixa em 5% a alíquota máxima do imposto sobre o serviço de transporte de passageiros, valor que é idêntico à fixada para os demais serviços, incluídos os supérfluos e suntuosos. Segundo informações divulgadas pela Petrobrás, na composição do preço do óleo diesel, 26% são relativos ao imposto sobre circulação de mercadorias, à contribuição de intervenção no domínio econômico sobre combustíveis (CIDE), à contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e à contribuição para financiamento da seguridade social (COFINS).

Na medida em que os encargos tributários são repassados para os consumidores, a redução da carga tributária sobre o setor de transporte coletivo pode resultar em queda significativa no preço das tarifas, o que

representaria uma melhora na renda dos usuários e permitiria aos mais pobres o acesso ao transporte.

Nesse contexto, o presente projeto é uma medida apropriada. O objetivo dele é reduzir as alíquotas dos principais tributos federais que oneram a prestação dos serviços de transporte coletivo. Vale dizer, a CIDE, incidente sobre o óleo diesel, e a contribuição para o PIS/PASEP e a COFINS, incidentes sobre os insumos utilizados na prestação dos sobreditos serviços. Para garantir a diminuição das tarifas, sugerimos, também, a criação de um sistema de controle dos benefícios. Com isso, aumentaremos o padrão de vida população mais necessitada, justamente a parcela que ou está privada deste serviço essencial ou o tem de forma precária.

Tendo em vista os relevantes objetivos sociais de que se reveste nossa proposta, estamos certos de que contaremos com o apoio de nossos ilustres Pares.

Sala das Sessões, em 14 de março de 2007.

Deputado SÉRGIO BRITO

<p align="center">LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>
--

LEI Nº 7.347, DE 24 DE JULHO DE 1985

Disciplina a ação civil pública de responsabilidade por danos causados ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico (Vetado) e dá outras providências.

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

.....

Art. 5º A ação principal e a cautelar poderão ser propostas pelo Ministério Público, pela União, pelos Estados e Municípios. Poderão também ser propostas por autarquia, empresa pública, fundação, sociedade de economia mista ou por associação que:

I - esteja constituída há pelo menos um ano, nos termos da lei civil;

II - inclua entre suas finalidades institucionais a proteção ao meio ambiente, ao consumidor, à ordem econômica, à livre concorrência, ou ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico.

** Inciso II com redação dada pela Lei nº 8.884, de 11/06/1994.*

§ 1º O Ministério Público, se não intervier no processo como parte, atuará obrigatoriamente como fiscal da lei.

§ 2º Fica facultado ao Poder Público e a outras associações legitimadas nos termos deste artigo habilitar-se como litisconsortes de qualquer das partes.

§ 3º Em caso de desistência infundada ou abandono da ação por associação legitimada, o Ministério Público ou outro legitimado assumirá a titularidade ativa.

** § 3º com redação determinada pela Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990.*

§ 4º O requisito da pré-constituição poderá ser dispensado pelo juiz, quando haja manifesto interesse social evidenciado pela dimensão ou característica do dano, ou pela relevância do bem jurídico a ser protegido.

** § 4º acrescentado pela Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990.*

§ 5º Admitir-se-á o litisconsórcio facultativo entre os Ministérios Públicos da União, do Distrito Federal e dos Estados na defesa dos interesses e direitos de que cuida esta Lei.

** § 5º acrescentado pela Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990.*

§ 6º Os órgãos públicos legitimados poderão tomar dos interessados compromisso de ajustamento de sua conduta às exigências legais, mediante cominações, que terá eficácia de título executivo extrajudicial.

** § 6º acrescentado pela Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990.*

Art. 6º Qualquer pessoa poderá e o servidor público deverá provocar a iniciativa do Ministério Público, ministrando-lhe informações sobre fatos que constituam objeto da ação civil e indicando-lhe os elementos de convicção.

.....

LEI Nº 10.336, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2001

Institui 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 (Cide), e dá outras providências.

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

.....

Art. 5º A Cide terá, na importação e na comercialização no mercado interno, as seguintes alíquotas específicas:

I - gasolina, R\$ 860,00 por m3;

** Inciso I com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002.*

II - diesel, R\$ 390,00 por m3;

** Inciso II com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002.*

III - querosene de aviação, R\$ 92,10 por m3;

** Inciso III com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002.*

IV - outros querosenes, R\$ 92,10 por m3;

** Inciso IV com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002.*

V - óleos combustíveis com alto teor de enxofre, R\$ 40,90 por t;

** Inciso V com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002.*

VI - óleos combustíveis com baixo teor de enxofre, R\$ 40,90 por t;

** Inciso VI com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002.*

VII - gás liquefeito de petróleo, inclusive o derivado de gás natural e da nafta, R\$ 250,00 por t;

** Inciso VII com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002.*

VIII - álcool etílico combustível, R\$ 37,20 por m3.

** Inciso VIII acrescido pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002.*

§ 1º Aplicam-se às correntes de hidrocarbonetos líquidos que, pelas suas características físico-químicas, possam ser utilizadas exclusivamente para a formulação de diesel, as mesmas alíquotas específicas fixadas para o produto.

§ 2º Aplicam-se às correntes de hidrocarbonetos líquidos as mesmas alíquotas específicas fixadas para gasolinas.

** § 2º com redação dada pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003.*

§ 3º O Poder Executivo poderá dispensar o pagamento da Cide incidente sobre as correntes de hidrocarbonetos líquidos não destinados à formulação de gasolina ou diesel, nos termos e condições que estabelecer, inclusive de registro especial do produtor, formulador, importador e adquirente.

** § 3º com redação dada pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003.*

§ 4º Os hidrocarbonetos líquidos de que trata o § 3º serão identificados mediante marcação, nos termos e condições estabelecidos pela ANP.

** § 4º com redação dada pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003.*

§ 5º (Revogado pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003).

§ 6º (Revogado pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003).

§ 7º A Cide devida na comercialização dos produtos referidos no caput integra a receita bruta do vendedor.

Art. 6º Na hipótese de importação, o pagamento da Cide deve ser efetuado na data do registro da Declaração de Importação.

Parágrafo único. No caso de comercialização, no mercado interno, a Cide devida será apurada mensalmente e será paga até o último dia útil da primeira quinzena do mês subsequente ao de ocorrência do fato gerador.

.....

FIM DO DOCUMENTO