

Emenda à Medida Provisória nº 378, de 2007
(Do deputado Jilmar Tatto)

Dá nova redação ao **caput** do art. 5º da Lei nº 10.195, de 14 de fevereiro de 2001, que institui medidas adicionais de estímulo e apoio à reestruturação e ao ajuste fiscal dos Estados.

Acrescente-se, onde couber, os seguintes artigos à Medida Provisória nº 378, de 2007:

“Art. A Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

"Art. 22-C. A contribuição devida pelas pessoas jurídicas operadoras dos serviços de transporte público coletivo de passageiros, por qualquer modal ou natureza nas vias terrestres, incidente sobre o valor da receita bruta proveniente da exploração do serviço, em substituição às previstas nos incisos I e II do art. 22 desta Lei, é de:

I - dois vírgula cinco por cento destinados à Seguridade Social;

II - zero vírgula um por cento para o financiamento do benefício previsto nos arts. 57 e 58 da Lei no 8.213, de 24 de julho de 1991, e daqueles concedidos em razão do grau de incidência de incapacidade para o trabalho decorrente dos riscos da atividade.

Parágrafo Único. O disposto neste artigo não se aplica à prestação de serviços privados a terceiros, cujas contribuições previdenciárias continuam sendo devidas na forma do art. 22 desta lei." (NR)



“Art. A Lei nº 8.870, de 15 de abril de 1994, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

"Art. 25-C. A contribuição devida à seguridade social pelo empregador, pessoa jurídica, que se dedique aos serviços de transporte público coletivo de passageiros, por qualquer modal ou natureza nas vias terrestres, em substituição à prevista nos incisos I e II do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, passa a ser a seguinte:

I - dois e meio por cento da receita bruta proveniente da prestação dos serviços;

II - um décimo por cento da receita bruta proveniente da prestação dos serviços, para o financiamento da complementação das prestações por acidente de trabalho.”

JUSTIFICATIVA

Pesquisas realizadas, inclusive pelo próprio Governo Federal, demonstram que aproximadamente 37 milhões de brasileiros, integrantes das classes "D" e "E", não tem acesso ao transporte público de maneira regular por não terem dinheiro para pagar a tarifa. Isso significa uma dura realidade: *o transporte público, seja nos deslocamentos dentro das cidades, seja nas ligações entre as cidades tornou-se inacessível para os mais necessitados da sociedade brasileira.*

Diante deste quadro tem se buscado diversas soluções com o objetivo de reduzir o custo da tarifa dos serviços de transporte público coletivo em geral, seja no urbano ou no interurbano, por via terrestre, paga pela população brasileira. Algumas dessas soluções podem ser adotadas tendo como fundamento a própria Constituição Federal.

A Constituição Federal estabelece claramente no Artigo 195 que as contribuições sociais poderão ter alíquotas ou bases de cálculo diferenciadas, em razão da atividade econômica ou da utilização intensiva de mão de obra.

Este dispositivo constitucional permitiu a sanção da Lei nº 10.256, de 09 de julho de 2001, a qual alterou a legislação previdenciária, dispondo que as contribuições sociais da agroindústria fossem calculadas sobre o valor da receita



bruta proveniente da comercialização da produção, em substituição à contribuição calculada sobre a folha de pagamento.

Na ocasião, defendeu-se a aprovação da citada legislação, sob a alegação de que as alterações introduzidas permitiriam a redução no custo da produção agrícola e, conseqüentemente, permitiria a comercialização dos produtos deste setor em patamares mais condizentes com o poder aquisitivo da população.

Assim, considerando que o serviço de transporte público é essencial para a população, conforme previsto no Artigo 30, inciso V da Constituição Federal, ou seja, é um serviço indispensável para locomoção das pessoas que garante o direito constitucional de ir e vir.

Considerando ainda que, o mesmo é consumido com intensa frequência por milhões de pessoas e que o setor é um dos maiores empregadores do país, responsável por aproximadamente um milhão de empregos diretos e mais de 15 milhões na cadeia produtiva da atividade.

Propomos que este serviço público tenha o mesmo tratamento previdenciário concedido à agroindústria, permitindo a redução do valor da tarifa do transporte público na média nacional em 5 %, ou seja, tornando a tarifa mais barata para os usuários, que são, na sua grande maioria, pessoas de baixo poder aquisitivo.

Sala da Comissão, em 21 de junho de 2007.


Deputado JILMAR TATTO
PT-SP

