

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.927, DE 2003

(APENSADOS OS PROJETOS DE LEI Nºs 5.311/05 e 785/07)

Acrescenta dispositivo à Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, para isentar as empresas de transporte coletivo urbano municipal e Transporte Coletivo Urbano Alternativo da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE.

Autor: Deputado FERNANDO DE FABINHO

Relator: Deputado HUGO LEAL

I - RELATÓRIO

O projeto de lei principal, de autoria do eminente Deputado Fernando de Fabinho, ao modificar a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, tem por objetivo isentar da cobrança da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE, os produtos combustíveis listados no art. 3º da referida Lei, utilizados nos serviços públicos de transporte coletivo urbano municipal e alternativo, desde que devidamente legalizados. Também estabelece que a isenção será efetivada por meio de compensação de créditos tributários, realizados na forma e nos limites fixados pelo Poder Executivo.

Na justificação da proposta, o autor denuncia que, ao contrário do previsto na Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002 – que estabelece critérios e diretrizes para aplicação dos recursos arrecadados por meio da CIDE e fixa, em seu art. 6º, como um dos objetivos essenciais do programa de infra-estrutura de transportes, “*o atendimento mais econômico da demanda de transporte de pessoas e bens*” – o que vem ocorrendo no País é um contínuo

74B1363C21*74B1363C21*

74B1363C21

aumento das tarifas de transportes coletivos urbanos, principalmente em decorrência da elevação no preço dos combustíveis, oprimindo cada vez mais a renda dos brasileiros que dependem da utilização diária desse tipo de transporte.

O projeto de lei nº 5.311, de 2005, cujo autor é o ilustre Deputado Gustavo Fruet, propõe reduzir a zero as alíquotas: 1) da CIDE incidente sobre o óleo diesel utilizado por pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros; e 2) do PIS/PASEP e da COFINS incidentes na comercialização, no mercado interno, de óleo diesel, pneus, lubrificantes e diversas outras peças, insumos e componentes utilizados na manutenção, reparo, revisão e conservação de veículos e motores empregados na prestação de serviço de transporte coletivo de passageiros.

A proposta ainda prevê que a redução das alíquotas somente poderá ser aplicada para as pessoas jurídicas que firmarem, com a União, compromisso de ajustamento de conduta, de forma a garantir que a redução da carga tributária se reflita no preço das tarifas.

A justificativa da proposta baseia-se na busca pela redução do preço das tarifas do transporte coletivo urbano de passageiros, consideradas proibitivas para uma significativa parcela da população, que, assim, é obrigada a deixar de ser usuária do sistema de transportes.

Por fim, o projeto de lei nº 785, de 2007, de autoria do nobre Deputado Barbosa Neto, propõe reduzir a zero as alíquotas do PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a receita de venda, no mercado interno, de ônibus e microônibus novos, bem como de seus chassis e carroçarias.

Na justificação, além do aspecto de desoneração da tarifa do transporte coletivo, o autor aponta que a implantação da proposta aumentará o conforto dos usuários e a redução da emissão de poluentes, na medida em que incentivará a renovação da frota. Também destaca que a compensação de receita exigida na Lei de Responsabilidade Fiscal decorrerá do aumento de arrecadação

proporcionado pela implantação das propostas do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC.

A proposição principal já recebeu, nesta Comissão, pareceres elaborados pelos nobres Deputados Almir Sá e Humberto Michiles, pela sua aprovação, bem como voto em separado apresentado pelo Deputado Domiciano Cabral, que opinou pela sua rejeição, sendo que todas essas manifestações não foram apreciadas.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito das proposições. Na sequência, as Comissões de Finanças e Tributação – CFT – e de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC – também deverão proceder à análise da matéria.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos nesta Câmara Técnica.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A iniciativa de reduzir a zero a alíquota da CIDE incidente sobre o óleo diesel utilizado pelas pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte coletivo de passageiros, ou mesmo de isentar da cobrança da CIDE todos os produtos combustíveis utilizados no serviço de transporte coletivo, constitui medida que implicaria em significativa perda de recursos vinculados ao investimento na infra-estrutura de transportes, além de possuir eficácia duvidosa no que concerne à redução das tarifas do transporte coletivo.

Nesse sentido, adotaremos como nosso parte do voto em separado pela rejeição, apresentado a esta Comissão pelo Deputado Domiciano Cabral, o qual está em perfeito alinhamento com nosso julgamento sobre o tema,

nos seguintes termos:

“Embora concordemos com o ilustre Relator da matéria sobre o fato de os recursos da chamada CIDE dos combustíveis não estarem sendo integralmente aplicados, ao menos na esfera federal, para os fins constitucionais a que se destinam, entendemos que há um equívoco na avaliação dos reais efeitos do Projeto de Lei em pauta, pelos motivos que passamos a expor.

Primeiramente, a própria isenção da CIDE para os produtos utilizados pelas empresas que prestam o serviço de transporte coletivo urbano e metropolitano de passageiros constitui um gravíssimo desvio de finalidade, pois os recursos da CIDE são arrecadados de toda a população, direta ou indiretamente, devendo a toda ela retornar, ao contrário de beneficiar apenas alguma categoria ou setor.

Se de um ponto de vista extremamente otimista pode-se julgar que, com a isenção da CIDE, haveria uma pequena redução nas tarifas cobradas no transporte urbano, na prática, o que ocorre é a diluição do benefício em outros itens da planilha de custos das empresas prestadoras do serviço, não havendo a devida redução tarifária.

Outro ponto que merece cuidado refere-se à redução nos recursos da CIDE a serem repassados aos Estados e Municípios – 29% da arrecadação vai para os Estados e, desta parcela, um quarto vai para os Municípios, nos termos da Emenda Constitucional nº 44/2004 –, que usam estes recursos para o financiamento de programas de manutenção e ampliação da infra-estrutura de transportes sob sua responsabilidade.

Pode acontecer, por exemplo, que um Município que tenha redução na parcela que lhe cabe da CIDE venha a não mais poder conservar adequadamente suas vias e demais infra-estruturas de transportes, trazendo riscos de acidentes e quebras de veículos, com perdas materiais consideráveis e perdas humanas imensuráveis.

De que adiantaria um Município ou Região Metropolitana com empresas de ônibus altamente saudáveis financeiramente, operando uma moderníssima frota, se não houver boas vias e segurança de tráfego para

todos os componentes do trânsito como pedestres, motociclistas, carros de passeio e até mesmo para os próprios ônibus?

O que devemos fazer é cobrar e fiscalizar, especialmente da União, para que os recursos arrecadados com a CIDE sejam efetivamente aplicados em infraestrutura de transportes e nos demais fins constitucionais a que se destinam, ao invés de simplesmente abrir mão de uma receita que foi alcançada a duras penas. A área de infraestrutura de transportes necessita de um volume de investimentos bem maior do que o que tem sido realizado nos últimos anos, para que se possa oferecer à população um trânsito mais eficaz, rápido, seguro e econômico.

Lembramos, ainda, que um ato de imediatismo, do qual pode resultar uma pouquíssimo provável redução de tarifas, pode comprometer todo um plano de investimentos e recuperação da infraestrutura que deve ser implantado pela União, Estados e Municípios, com o uso dos recursos da CIDE.”

Cabe acrescentar, ainda, que tem ocorrido, especialmente nos últimos dois anos, uma aplicação mais efetiva dos recursos da CIDE na infraestrutura de transporte. Em 2006, dados da execução orçamentária do Ministério dos Transportes apontam que aproximadamente 80% dos recursos oriundos da CIDE foram empenhados e liquidados. Já em 2007, o empenho e a liquidação desses recursos foi em torno de 92% do total autorizado, valor bem superior ao empenhado em anos anteriores.

É certo que ainda não estamos no nível ideal de investimentos em infraestrutura, mas, ao invés de abrir mão dos recursos arrecadados, devemos continuar pressionando e fiscalizando os órgãos do Poder Executivo, para que possamos chegar, quem sabe ainda em 2008, à aplicação integral da parcela da CIDE que se destina ao financiamento de programas de infraestrutura de transportes.

No que concerne à disposição exarada nos projetos de lei apensados, qual seja, reduzir a zero as alíquotas do PIS/PASEP e da COFINS incidentes na comercialização, no mercado interno, de ônibus, microônibus, chassis, carroçarias, óleo diesel, pneus, lubrificantes e diversos outros insumos e

componentes utilizados no serviço de transporte coletivo de passageiros, consideramos que, pelas mesmas razões expressas anteriormente, tais incentivos tributários acabariam por beneficiar somente as empresas do setor, dificilmente representando uma efetiva redução tarifária.

Mesmo a proposta de se conceder a redução das alíquotas apenas para as empresas que firmarem, com a União, compromisso de redução das tarifas, acabaria por esbarrar, em muitos casos, na forma de organização e prestação do serviço, competência constitucionalmente atribuída, no caso do transporte coletivo urbano, aos municípios.

O problema decorre do fato de que, em muitas cidades brasileiras, as tarifas são definidas pelo Poder Público, normalmente destinadas a câmaras de compensação tarifária, sendo as empresas remuneradas por viagem, quilômetro percorrido ou outras formas previamente definidas. Como, então, assinar a empresa, perante a União, um compromisso de redução da tarifa?

Por fim, cabe lembrar que todas as propostas aqui analisadas certamente serão questionadas quanto à sua adequação financeira e orçamentária, na medida em que não indicam, na forma prevista na Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 2000), a estimativa do impacto orçamentário-financeiro, tampouco a forma de compensação para a renúncia de receita. Esse tema, no entanto, deverá ser objeto da análise mais aprofundada da Comissão de Finanças e Tributação – CFT, não cabendo nosso pronunciamento sobre esse aspecto.

Pelas razões expostas, em que pese a nobre intenção dos autores das propostas, no que caber a esta Comissão regimentalmente analisar, nosso voto é pela REJEIÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 1.927/2003, principal, e dos Projetos de Lei nºs 5.311/2005 e 785/2007, apensados.

Sala da Comissão, em de de 2008.

Deputado HUGO LEAL
Relator

ArquivoTempV.doc_230

74B1363C21 *74B1363C21*