

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 1.927, DE 2003 – DESONERAÇÃO TRIBUTÁRIA DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO.

EMENDA DE AUTORIA DO DEPUTADO FRANCISCO PRACIANO AO SUBSTITUTIVO APRESENTADO PELO DEPUTADO CARLOS ZARATTINI AO PROJETO DE LEI Nº 1.927, DE 2003 E SEUS APENSADOS.

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.

Dá-se novas redações ao artigo 2º, *caput*, do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 1.927/2003 e ao inciso I do referido artigo e suas alíneas “a”, “b” e “c”, e acrescentam-se, ao citado inciso I, as alíneas “d”, “e”, “f”, “g” e “h”, com as redações que seguem:

“Art. 2º. Os entes federados e as pessoas jurídicas que a estes prestarem serviços de transporte público coletivo urbano de passageiros poderão aderir ao Regime Especial de que trata esta lei por meio de termo específico firmado com a União, representada esta pelo Ministério da Fazenda, contendo o referido termo as seguintes condições:

I- Para os Estados, o Distrito Federal ou os Municípios:

a) o compromisso de redução, em percentuais não inferiores a 30 % (trinta por cento), de isenção ou, ainda, de não incidência das taxas e tributos de suas respectivas competências, tais como o Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) incidente sobre os serviços de transporte coletivo urbano, ou o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre óleo diesel, chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar, quando empregados no transporte coletivo urbano;

b) a comprovação de que os contratos para a prestação de serviços de transporte público coletivo urbano de passageiros, firmados com as pessoas

jurídicas de direito privado beneficiárias do Regime Especial de que trata esta lei, obedeceram aos termos da lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1991, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal;

c) a elaboração, pelo órgão incumbido da administração e fiscalização dos transportes públicos de passageiros, de laudo demonstrando o impacto econômico-financeiro dos incentivos a serem concedidos pelo regime especial de que trata esta lei;

d) o compromisso de controle direto dos dados do sistema de transporte público urbano de passageiros, componentes do cálculo da tarifa, sendo obrigatória, para cidades com mais de 200 (duzentos) mil habitantes, a implantação do controle eletrônico das diversas modalidades de passagens;

e) a comprovação da existência, nas áreas de suas respectivas jurisdições administrativas, de um Conselho de Transporte, do qual participem, sob a forma paritária ou por maioria, representantes da sociedade civil;

f) o compromisso de que o preço da passagem, bem como suas alterações para valores a maior ou a menor, terão como base uma metodologia de cálculo estabelecida em planilha aprovada pelo Conselho de Transporte a que se refere a alínea “e” deste inciso;

g) o compromisso de que só decretarão aumento do preço da passagem após a realização de audiências públicas, nas quais serão apresentadas as justificativas e demonstrados os critérios para o aumento definido em conformidade com a metodologia a que se refere a alínea “f” deste inciso;

h) o compromisso de que não publicarão decreto de aumento de preço de passagem durante o recesso do período legislativo.”

JUSTIFICATIVA

A proposta contida no presente Substitutivo ao Projeto de Lei nº 1.927/2003, qual seja, a de instituir um Regime Especial de Incentivos para o Transporte Urbano e Metropolitano de Passageiros - REITUP, vem atender a uma antiga reivindicação de representantes de empresas do setor de transporte público coletivo e, até mesmo, de vários gestores públicos municipais e estaduais de todo o país.

Com efeito, há anos que essas pessoas e entidades vêm apresentando alternativas para o barateamento das tarifas de transporte público coletivo de passageiros, dentre as quais a desoneração de alguns tributos, haja visto que pelo menos 30% (trinta por cento) do custo das tarifas urbanas, atualmente, são referentes a tributos federais, estaduais e municipais, além dos encargos sociais.

Os benefícios do REITUP estão delineados no art. 3º do presente Substitutivo e, de forma simplificada, podemos dizer que consistem na eliminação dos tributos federais – COFINS, PIS/PASSEP e CIDE – que incidem sobre o faturamento dos serviços de transporte coletivo urbano de passageiros e/ou a comercialização de produtos, peças e equipamentos utilizados nas operações desse setor.

Acontece, todavia, que o sistema de transporte coletivo de passageiros vive, em todo o país, uma crise que não é devida somente aos altos valores dos tributos devidos ao Poder Público. Essa crise é devida, também, à baixa qualidade dos serviços oferecidos à população usuária desse meio de transporte, e tem explicações como: a ineficiência das empresas concessionárias dos serviços; a falta de regulamentação desses serviços pelo Poder Público local; a ausência de contratos ou a inadequação dos contratos à atual legislação de concessão e permissão de serviços públicos; a falta de controle direto, em muitas administrações públicas locais, dos dados do sistema de transporte público urbano de passageiros que compõem o cálculo da tarifa; a ausência, na maioria das cidades, de um Conselho de Transporte; e, a falta de transparência no processo de elaboração do preço das passagens.

Entendo que a presente Proposição, por trazer benefícios para os Estados, Distrito Federal, Municípios e empresas prestadoras de serviços de transporte público de passageiros que aderirem ao REITUP, deve trazer, também, contrapartidas mínimas para esses beneficiados, a fim de que se alcance, com efetividade, a melhoria desses serviços.

As emendas por mim apresentadas, em alguns casos, visam dar mais clareza aos dispositivos para os quais se propõe alteração; outras, ainda, detalham as condições, isto é, as contrapartidas mínimas já sugeridas pelo ilustre Relator, deputado Carlos Zarattini. As novas condições (contrapartidas) mínimas a serem cumpridas pelos beneficiários do REITUP, por mim

acrescentadas, objetivam, como já exposto, que se alcance - com efetividade - a melhoria dos serviços de transporte coletivo.

Assim, dou **nova redação ao caput do art. 2º**, por entender que a “adesão” ao REITUP deve ser feita, conjuntamente, pelos entes federativos e pelas empresas prestadoras de serviços de transporte público coletivo urbano de passageiros interessadas no benefício. A redação proposta no Substitutivo, há que se reconhecer, não é clara, principalmente quando tomada em conjunto com a redação dada à alínea “b” do inciso II. Com efeito, a redação dada a este último dispositivo leva a crer que a adesão das pessoas jurídicas prestadoras de serviços de transporte público urbano ao REITUP tem, como uma das condições, a adesão ao REITUP.

Por meio da emenda contida na **alínea “a”** do inciso I, ora apresentada, fica estabelecido **o percentual mínimo de 30% (trinta por cento)** para a redução das taxas e impostos de competência dos entes federados que aderirem ao REITUP. Entendo que isso se faz necessário, tanto para que haja igual tratamento para todas as unidades federativas, quanto para evitar-se que determinado ente, objetivando o benefício do Regime Especial de que trata esta Proposição, ofereça como contrapartida uma redução irrisória desses tributos.

A **alínea “b”**, por mim apresentada, aproveita, em grande parte, a redação dada à alínea “b” do inciso I do substitutivo. Nessa alínea, suprimo a expressão **“de todas as outorgas de concessão ou permissão para a prestação de serviços de transportes coletivos urbanos de passageiros”** a fim de que fique claro que os contratos a que se refere o mencionado dispositivo legal sejam apenas aqueles firmados entre o ente federativo e a empresa prestadora do serviço **sobre os quais incidirão o REITUP**.

Na alínea “c”, por mim apresentada, mantive a parte do texto que trata da elaboração de laudo demonstrando o impacto econômico-financeiro dos incentivos concedidos, contida na alínea “c” do Substitutivo, e suprimi a expressão **“determinando os valores das tarifas do transporte público urbano para as empresas que a ele aderirem”**, uma vez que a determinação dos valores das tarifas foi, por mim, tratada nas alíneas “f”, “g” e “h”, acrescidas ao inciso I.

Acrescentei ao inciso I, do art. 2º, do Substitutivo, as alíneas “d”, “e”, “f”, “g” e “h” contendo novas condições (contrapartidas) mínimas para os entes federativos que aderirem ao REITUP, por entender, repiso, que as mesmas são necessárias para que alcancemos, com efetividade, a melhoria dos serviços de transporte público coletivo de passageiros.

Prevê o Substitutivo apresentado pelo ilustre deputado e companheiro Carlos Zarattini que a União deve se fazer representar, quando da assinatura do Convênio com as pessoas que aderirem ao REITUP, pelo Ministério das Cidades. Entendo, porém, que o Ministério mais apropriado para representar a União, nesse caso, é o Ministério da Fazenda, por tratar o aludido Convênio, precisamente, de um Regime Especial de desoneração de certos tributos federais. Por esta razão, proponho, conforme redação que dei

ao caput do art. 2º, que seja o Ministério da Fazenda o representante da União durante a assinatura do Termo de Adesão ao REITUP.

Uma das contrapartidas mínimas estabelecidas no Substitutivo, para cumprimento pelos Estados, Distrito Federal e Municípios que aderirem ao REITUP, é a implantação do “regime de bilhete único”. Na Emenda que ora apresento deixo de considerar esse modelo de regime por entender que o mesmo pode servir para determinadas cidades do país mas não servir para outras. Melhor explicando: Sabemos que a adoção do “regime de bilhete único” – pelo qual os usuários que fazem curtos deslocamentos subsidiam aqueles que percorrem longas distâncias – gera forte impacto no preço da passagem.

As realidades geográficas, econômicas e sociais de determinada cidade ou de determinado Estado podem, muito bem, justificar a implantação, pelo Poder Público responsável pela concessão ou permissão dos serviços de transporte público coletivo, deste tipo de regime de transporte. No entanto, pode ser que os usuários de transporte coletivo de determinado ente federativo entendam que o mesmo não deve ser implantado pelo Poder Público, em face, também, de suas realidades geográficas, econômicas e sociais.

Enfim, acredito que esse regime deve ficar a cargo do Poder Público do ente federativo que desejar se beneficiar do REITUP, por ser este o Poder Público mais próximo dos seus administrados que utilizam o transporte público. Por esta razão, suprimi do texto do Substitutivo a alínea “a”, 2, do inciso I, do art. 2º, que determina a implantação do regime de bilhete único como uma das condições para a adesão ao Regime Especial criado por esta Proposição, na oportunidade em que proponho, também, emenda supressiva para o § 1º e seus incisos I e II, do artigo 2º do mesmo Substitutivo, que descrevem o que vem a ser o referido “regime de bilhete único”.

Sala da Comissão, em 26 de agosto de 2009.

FRANCISCO PRACIANO

DEPUTADO FEDERAL (PT/AM)

