

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.660, DE 2011

Acrescenta art. 22-C à Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, para fazer incidir sobre a receita bruta proveniente do faturamento a contribuição patronal destinada à Seguridade Social e a contribuição para custeio do seguro de acidente do trabalho e das aposentadorias especiais devidas pelas empresas do setor de transporte público urbano e metropolitano de passageiros.

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado DIEGO ANDRADE

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe, do Senado Federal, propõe, com o acréscimo do art. 22-C à Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, que, em substituição ao previsto nos incisos I e II do art. 22 em vigor, a contribuição devida pela empresa de transporte público metropolitano de passageiros seja incidente sobre o faturamento, da seguinte forma:

I – 2,5% destinados à Seguridade Social;

II – 0,1% 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 ambientais da atividade.

Por outro lado, estabelece que a proposta não se aplica às operações relativas à prestação de serviços a terceiros, cujas contribuições previdenciárias continuam sendo devidas na forma do referido art. 22.

Além disso, fixa que a receita bruta correspondente aos serviços prestados a terceiros será excluída da base de cálculo da contribuição de que trata o dispositivo proposto.

Esgotado o prazo regulamentar, não foram apresentadas emendas ao projeto.

II – VOTO DO RELATOR

A desoneração do transporte coletivo urbano já vem sendo objeto de outras proposições, entre as quais o PL nº 1.927, de 2003, o qual foi aprovado em julho de 2010 por Comissão Especial, na forma de substitutivo apresentado pelo relator, o Dep. Carlos Zarattini.

O projeto, ora em análise, também propugna pela desoneração desse serviço mediante a alteração dos percentuais e da base da contribuição das empresas para a seguridade social. O objetivo que o sustenta é alcançar a devida redução de tarifas para permitir que uma maior parcela da população possa usufruir do transporte coletivo urbano e metropolitano.

Esta é uma imposição premente, uma vez que o alto preço das passagens é incompatível com a capacidade de pagamento dos usuários do serviço. Dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) confirmam que mais de 37 milhões de brasileiros não podem utilizar o transporte público de forma regular, por absoluta impossibilidade de pagar a tarifa.

Estudos demonstram que as classes D e E apresentam uma participação de apenas 27% da demanda total dos ônibus urbanos, enquanto representam, no perfil populacional, mais de 45% do total de habitantes do País.

De qualquer forma, o serviço de transporte público urbano responde por mais de 60% dos deslocamentos motorizados nas cidades brasileiras. Somente o segmento de ônibus atende a 92% da demanda por transporte público coletivo.

Mesmo sendo vital para as cidades e suas atividades econômicas, esse setor é submetido a custos muito elevados, entre os quais a alta

carga de tributos e outros encargos. Além disso, é visível a falta de políticas públicas de priorização do transporte coletivo na circulação urbana. Se adicionarmos a tudo isso a elevação dos preços dos principais insumos do setor, teremos, como consequência, a inevitável elevação do custo por passageiro transportado nesse sistema.

No entanto, o transporte coletivo significa, em termos gerais, menor consumo de combustível, energia e espaço viário por passageiro, assim como redução das taxas de emissão de poluentes. Com efeito, estudos mostram que as motocicletas poluem 32 vezes mais e gastam 5 vezes mais energia por passageiro do que os ônibus. Os automóveis poluem 17 vezes mais e gastam 13 vezes mais energia. Por outro lado, os ônibus também apresentam maior eficiência do que os automóveis e vans quando se considera a relação entre o espaço viário consumido e o número de passageiros transportados.

Em face dessas vantagens, não se pode negligenciar a relevância do transporte coletivo para a melhoria e eficiência da circulação urbana. Assim, o setor necessita de atenções especiais no sentido de minimizar seus custos, para maximizar e distribuir seus benefícios em favor de um maior número de usuários. A desoneração proposta neste projeto de lei em análise é uma das formas de amparo ao setor e de garantir a melhor qualidade do serviço por ele oferecido, para a maior satisfação de sua clientela.

Assim, considerando que a proposição em pauta significa uma medida fundamental para a cobrança de tarifas acessíveis no transporte coletivo urbano e para a melhoria da oferta desse serviço, somos pela aprovação do PL nº 1.660, de 2011.

Sala da Comissão, em de de 2011.

Deputado DIEGO ANDRADE
Relator