PARECER Nº , DE 2015

SF/15520.23147-35

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 34, de 2014, do Senador Alfredo Nascimento, que *reduz a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidentes sobre as receitas decorrentes da prestação de serviços regulares de transporte interestadual e intermunicipal fluvial de passageiros, e altera a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, para facilitar o acesso de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) às pessoas físicas*.

Relator: Senador **ROBERTO ROCHA**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 34, de 2014, proposto pelo Senador Alfredo Nascimento, em seus três artigos, tenciona reduzir a carga tributária incidente sobre a prestação de serviços regulares de transporte fluvial interestadual e intermunicipal de passageiros na Amazônia Legal, bem como criar novos incentivos para a modernização da frota no âmbito do Fundo de Marinha Mercante (FMM).

SF/15520.23147-35

O art. 1º do PLS estabelece alíquota zero para a Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e para a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidentes sobre as receitas decorrentes da prestação de serviços regulares de transporte fluvial interestadual e intermunicipal de passageiros na Amazônia Legal.

O art. 2º promove alteração na alínea "i" do inciso I do art. 26 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que *dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e o Fundo da Marinha Mercante (FMM)*, e dá outras providências, para especificar que a aplicação de recursos do FMM deve se restringir às embarcações em aço naval. Inclui, ainda, o parágrafo 2º, para excepcionar o disposto no art. 30 da mesma Lei, para fixar os juros a serem aplicados, bem como os prazos a serem observados na concessão dos financiamentos de que trata a alínea "i" ora alterada.

O art. 3º é a cláusula de vigência. Se transformado em lei, as medidas propostas entram em vigor a partir da data de publicação.

A justificação do PLS destaca a natureza essencial do transporte fluvial de passageiros e de cargas para a região amazônica e explica que a elevada carga tributária incidente sobre o segmento prejudica o seu desenvolvimento e inviabiliza a renovação da frota, em detrimento da segurança dos passageiros.

Ainda na justificação, o autor lembra que as medidas propostas no projeto estendem às operações de transporte fluvial interestaduais e intermunicipais o tratamento tributário atualmente concedido para os serviços regulares de transporte coletivo municipal rodoviário, metroviário, ferroviário e aquaviário de passageiros pela Lei nº 12.860, de 11 de setembro de 2013. A proposição recebeu parecer favorável da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), sendo posteriormente remetida a esta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), a quem cabe decisão terminativa sobre o projeto.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

SF/15520.23147-35

II – ANÁLISE

A apreciação do PLS nº 34, de 2014, em caráter terminativo pela CAE encontra amparo nos arts. 91, I e 99, I, ambos do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

A iniciativa para a proposição tem respaldo nos arts. 48, I; 61, *caput*; 24, I; e 195, I, *b*, todos da Constituição Federal (CF).

Ainda no aspecto da constitucionalidade, a proposição atende à exigência de lei específica para a concessão de benefício fiscal presente no § 6º do art. 150 da CF.

Em relação à juridicidade, nada obsta a regular tramitação do projeto, visto que, veiculado pelo instrumento legislativo adequado (projeto de lei ordinária), a norma nele contida tem caráter abstrato, geral e coercitivo, inovando o ordenamento jurídico, sem conflitar com seus princípios norteadores.

Importa, também, considerar que o projeto foi elaborado em boa técnica legislativa, conforme a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que rege a matéria.

Na análise de mérito da proposição, é forçoso concordar com os argumentos expostos na sua justificação. Quem conhece um pouco da Amazônia sabe da importância do transporte fluvial de passageiros na região e da necessidade de melhorar as condições em que esses serviços são prestados. É notória a precariedade com que é feita a navegação interior na região, sendo, pois, essencial criar e implantar mecanismos de incentivo ao seu desenvolvimento e aperfeiçoamento.

SF/15520.23147-35

Sabemos que, em respeito à origem pública dos recursos usados para a sua efetivação, a concessão de incentivos fiscais deve ser sempre vista de maneira restritiva. Assim, os resultados esperados têm de ser superiores ao sacrifício imposto à sociedade para arcar com os benefícios concedidos. O projeto de lei em apreço, que desonera o transporte fluvial interestadual e intermunicipal de passageiros das Contribuições ao PIS/Pasep e da Cofins e concede estímulo à construção de embarcações de aço naval, tem forte potencial para tornar a atividade mais acessível na Amazônia Legal, bem como para fomentar a renovação da frota amazônica em bases mais seguras. Merece, pois, acolhida.

É importante registrar que a desoneração das contribuições proposta irá equiparar o tratamento dado ao transporte fluvial amazônico ao concedido ao transporte urbano. Isso porque a prestação de serviços regulares de transporte coletivo municipal rodoviário, metroviário, ferroviário e aquaviário de passageiros já havia sido beneficiada com alíquota zero da contribuição para o PIS/PASEP e da Cofins. Não é demais lembrar que a redução ocorreu em resposta às manifestações de rua ocorridas em meados de 2013, que, entre outras reivindicações, clamavam por melhorias dos serviços públicos essenciais.

Além disso, registramos que o PLS nº 34, de 2014, atende às exigências da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2001), ao trazer, em anexo, as estimativas de renúncia fiscal pertinentes. Segundo a nota técnica assinada pela Consultoria de Orçamentos, Fiscalização e Controle do Senado Federal, a renúncia de receitas decorrente da desoneração ora proposta remontará a, aproximadamente, R$ 1,8 milhão em 2014, R$ 2 milhões em 2015 e R$ 2,2 milhões em 2016. Portanto, não se trata de medida que tenha o condão de comprometer o equilíbrio financeiro e orçamentário da União, acautelado pelos princípios norteadores da LRF. Não vislumbramos, pois, materialidade a requerer compensação nos termos do art. 14, II, daquele certificado legal.

III – VOTO

SF/15520.23147-35

Ante os argumentos expostos, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 34, de 2014.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator