



Of. nº 10/238-SEMAD/DGD/RR

Novo Hamburgo, 29 de março de 2019

Ao Senhor
RAUL CASSEL
Presidente da Câmara de Vereadores
E ilustres integrantes do Poder Legislativo de
NOVO HAMBURGO – RS

ASSUNTO: ENCAMINHA PROJETO DE LEI

Senhor Presidente,
Senhoras Vereadoras,
Senhores Vereadores,

1. Vimos à presença de Vossas Senhorias submeter ao devido processo legislativo, o incluso Projeto de Lei que **Institui regime especial de tributação para os casos que especifica, e dá outras providências.**
2. Por tudo exposto, e na certeza de que a presente proposição alcançará integral guarida nesta Egrégia Casa Legislativa, subscrevemos o presente, reafirmando nossos protestos de consideração e respeito.

Atenciosamente,


FÁTIMA DAUDT
Prefeita



JUSTIFICATIVA

O transporte coletivo urbano é considerado serviço público essencial, de titularidade do Município, nos termos da Constituição Federal, que diz:

“Art. 30. Compete aos Municípios:

(...)

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;”

Recentemente, inclusive, o transporte foi alçado a direito fundamental, sendo inserido no art. 6º da Carta Magna, por meio da Emenda Constitucional nº 90/2015:

“EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 90, DE 15 DE SETEMBRO DE 2015

Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social.

As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do art. 60 da Constituição Federal, promulgam a seguinte Emenda ao texto constitucional:

Artigo único. O art. 6º da Constituição Federal de 1988 passa a vigorar com a seguinte redação:

‘Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.’ (NR)

Brasília, em 15 de setembro de 2015.”

Dessa forma, este serviço público essencial e direito fundamental deve ser disponibilizado ao cidadão com qualidade e com tarifas acessíveis, mas este binômio está cada vez mais difícil de ser alcançado, pois se está diante de uma redução contínua dos passageiros pagantes, ou seja, aqueles pelos quais é rateado o custo da prestação deste serviço, bem como com a elevação do preço dos insumos.

O transporte coletivo urbano, em todo o País, vem sofrendo uma grande queda de passageiros pagantes, por várias razões, a saber:

- a) Na última década, houve um grande incentivo a motorização privada [facilidades na aquisição de automóveis e motos], em detrimento do serviço público de transporte coletivo;
- b) Concomitantemente, surgiram uma série de meios alternativos de transporte privado, como Uber, Cabify, 99, e outros;
- c) Ademais, o receio de assaltos também afugentou o passageiro do ônibus;
- d) Nos últimos dois anos, sobreveio a atual crise econômica, que gerou um contingente de mais de 12 milhões de desempregados, que deixaram de receber vales-transporte e, portanto, deixaram utilizar o transporte coletivo;
- e) Cada vez mais pessoas deixaram de pagar a tarifa do sistema de transporte, em função do grande número de isenções concedidas por leis federais e municipais, muitas delas justas e necessárias, mas sem a necessária fonte de custeio;



- f) O aumento da expectativa de vida, faz com que mais pessoas atinjam a idade de 65 anos e deixem de pagar a tarifa.

Por outro lado, o custo do combustível e dos salários, para citar os dois mais relevantes, sobe continuamente ao longo dos anos. Mesmo com a queda do valor do Diesel, anunciada pelo Governo Federal como forma de pôr fim à greve dos caminhoneiros, apenas arrefeceu temporariamente a escalada de preços, que voltou a ter sua curva ascendente. Também o valor dos ônibus, que em função das normas de acessibilidade, de segurança e de controle de emissão de poluentes, cada vez ficam mais sofisticados e, em decorrência disso, mais caros.

Deve-se ter em mente que a tarifa nada mais do que o rateio do custo da prestação do serviço e da remuneração do investimento (menos os eventuais subsídios) pelos usuários pagantes, como sintetiza a fórmula abaixo:

$$\text{Tarifa} = \frac{(\text{custo} + \text{remuneração do investimento} + \text{Impostos} - \text{subsídios})}{\text{quantidade de usuários pagantes}}$$

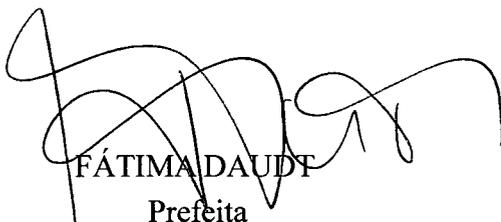
De sorte que, reduzindo-se a quantidade de usuários pagantes, que são o denominador da equação, sem o acréscimo de qualquer subsídio ou redução de impostos, a tarifa evidentemente se eleva.

A realidade na região do Vale do Rio dos Sinos, conforme os estudos de revisão tarifária do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, a tarifa técnica calculada, mesmo após criteriosa análise dos técnicos dos municípios da região, tende a superar a barreira dos quatro reais (R\$ 4,00).

Ocorre que deve-se ter atenção à capacidade de pagamento dos usuários, razão pela qual, a Municipalidade propõe-se, por este projeto de lei, para isentar a alíquota do Imposto Sobre Serviço - ISS pelo período de 2 (dois) anos, até que a economia se recupere, gere empregos, possibilitando que mais empresas adquiram vales-transportes, principal gerador de demanda para o transporte coletivo urbano.

Acresce ponderar que, recentemente esta Administração encaminhou a esta Colenda Câmara projeto de lei que regulamenta os serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros por aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, no âmbito do Município de Novo Hamburgo, e cuja receita estimada, oriunda da Tarifa de Gerenciamento Operacional – TGO instituída pela referida proposição legislativa, compensará a isenção decorrente do presente Projeto de Lei.

Com estas considerações, encaminha-se o presente Projeto de Lei para apreciação desta Câmara de Vereadores, onde se espera que, após a liturgia legislativa, resulte aprovado, com brevidade que se impõe.


FÁTIMA DAUDT
Prefeita