



PROJETO DE LEI Nº PL./0353.1/2020

Concede remissão geral dos créditos tributários decorrentes da Taxa de Fiscalização do Transporte Intermunicipal de Passageiros - TFT, criada pela Lei Estadual nº 17.221, de 1º de agosto de 2017, constituídos durante o período em que a atividade estava suspensa em função da pandemia de COVID-19.

Art. 1º - Fica concedida a remissão geral dos créditos tributários decorrentes da Taxa de Fiscalização do Transporte Intermunicipal de Passageiros - TFT, criada pela Lei Estadual nº 17.221, de 1º de agosto de 2017, relativos às competências de abril, maio, junho e julho de 2020, em virtude da suspensão das atividades de transporte intermunicipal de passageiros impostas pelos decretos estaduais como meio de combate à pandemia de COVID-19

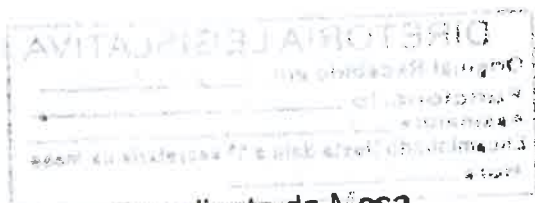
Art. 2º - A remissão geral atinge todos os contribuintes e sujeitos passivos da Taxa de Fiscalização do Transporte Intermunicipal de Passageiros nos meses indicados.

Art. 3º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões,

Deputado Bruno Souza

Lido no expediente	091º	Sessão de	17/11/20
As Comissões de:	(5) JUSTIÇA		
	(II) FINANÇAS		
	(III) TRANSPORTES		
	()		
	()		
	Secretário		



Ao Expediente da Mesa
Em 12 / 11 / 2020
Deputado Laércio Schuster
1º Secretário



JUSTIFICATIVA

Com fundamento no Art. 50, *caput* da Constituição do Estado de Santa Catarina, submeto à apreciação de Vossas Excelências o presente projeto de Lei, que objetiva a remissão geral dos créditos tributários decorrentes da Taxa de Fiscalização do Transporte Intermunicipal de Passageiros - TFT, criada pela Lei Estadual nº 17.221, de 1º de agosto de 2017, constituídos durante o período em que a atividade estava suspensa em função da pandemia de COVID-19.

I - TAXA DE FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE

Conforme as disposições do Código Tributário Nacional - CTN no seu art. 77, a taxa é uma espécie de tributo devida em virtude do exercício regular do poder de polícia pelo ente estatal.

Por sua vez, o art. 78 do CTN conceitua o poder de polícia como a atividade desenvolvida pelo poder público limita direito, interesse ou liberdade individual em prol do interesse da coletividade. Nesse contexto, estão inseridas as atividades de fiscalização (fiscalização de trânsito, fiscalização sanitária, fiscalização ambiental, etc).

Dessa forma, para zelar pelo interesse coletivo, o Estado precisa fiscalizar as atividades dos particulares (pessoas, empresas, etc), o que acaba gerando um custo ao ente público. Para subsidiar esse custo, é cobrada a taxa.

Feitos esses esclarecimentos iniciais, o que está em debate é Taxa de Fiscalização do Transporte Intermunicipal de Passageiros - TFT, que foi criada pela Lei Estadual nº 17.221, de 1º de agosto de 2017. Assim dispôs a norma:

Art. 1 º Fica instituída a Taxa de Fiscalização do Transporte Intermunicipal de Passageiros (TFT), cujo fato gerador é o exercício do poder de polícia



legalmente atribuído ao Departamento de Transportes e Terminais (DETER) para fiscalizar o transporte intermunicipal de passageiros de caráter público e privado e sem objetivo comercial.

§ 1º A TFT será cobrada pela fiscalização de serviços públicos, privados e sem objetivo comercial e tem como base de cálculo o número de veículos cadastrados para a execução de transporte intermunicipal, em períodos mensais.

Portanto, a razão de existir da taxa é custear os gastos estatais empregados na fiscalização da atividade de transporte intermunicipal de passageiros.

II - SUSPENSÃO DAS ATIVIDADES E PREJUÍZOS CAUSADOS

Em virtude da pandemia causada pela COVID-19, o Estado de Santa Catarina adotou uma série de medidas de combate à crise sanitária, dentre elas a suspensão total do transporte intermunicipal de passageiros.

O início da restrição se deu através do Decreto Estadual nº 515, de 17 de março de 2020, que suspendeu as atividades por 7 dias. Contudo, o governo estadual, diante do agravamento da crise, foi prorrogando o prazo de restrição, que perdurou até o mês de agosto de 2010, quando o Decreto Estadual nº 762, de 31 de julho de 2020, passou a restringir o transporte apenas nas regiões consideradas como de risco gravíssimo.

Dessa forma, tem-se que nos meses de abril, maio, junho e julho de 2020 não houve atividade alguma por parte das empresas de transporte de passageiros, que só retornaram no decorrer do mês de agosto de 2020.

Diante disso, a Secretaria de Infraestrutura Estadual - SIE e a Agência de Regulação de Serviços Públicos de Santa Catarina - ARESC editaram portarias prorrogando o prazo de pagamento das taxas que venceram nos meses em que a



atividade estava suspensa. Todavia, os dois órgãos, por meio da Portaria Conjunta SIE/ARESC nº 733, de 02 de outubro de 2020, retomaram a cobrança estabeleceram os novos prazos de pagamento das taxas que deixaram de ser pagas à época, já a partir do mês de novembro de 2020, período em que as empresas ainda estão sofrendo com os prejuízos causados pela crise.

É certo que a pandemia afetou negativamente quase todos os setores econômicos, contudo, para as empresas de transporte de passageiros esse revés foi ainda maior, tendo em vista que não houve sequer um ônibus transitando pelas rodovias. Por consequência, também não entrou ao menos 1 centavo no caixa dessas empresas.

Por outro lado, os custos empresariais permaneceram, incluindo nessa conta o pagamento de salários e verbas trabalhistas, os custos de manutenção e administração, os encargos tributários, dentre outros, o que acabou levando muitas dessas empresas à beira do colapso, que por sua vez gera consequências sociais e econômicas ainda mais severas.

III - IMPACTO FINANCEIRO DA COBRANÇA DA TAXA

Segundo o diretor de Relações Políticas da Associação das Empresas de Transporte Turístico e Fretamento de Santa Catarina – AETTUSC, Santa Catarina conta com uma frota para transporte de passageiros de aproximadamente 10 mil veículos, sendo 7 mil destinados ao transporte privado e 3 mil ao transporte público.

Conforme a Lei Estadual 17.221, as alíquotas da taxa são as seguintes:

§ 2º O valor da TFT é o produto entre a sua base de cálculo e a alíquota específica das seguintes modalidades de serviço:

I – R\$ 240,00 (duzentos e quarenta reais) para transporte de caráter público; e



II – R\$ 130,00 (cento e trinta reais) para transporte de caráter privado e transporte sem objetivo comercial. § 3º A TFT será recolhida até o dia 10 (dez) de cada mês.

Portanto, chega-se ao seguinte valor:

- a) Transporte privado: 7 mil veículos x R\$ 130,00 = R\$ 910.000,00 por mês
- b) Transporte público: 3 mil veículos x R\$ 240,00 = R\$ 720.000,00 por mês

Total por Mês: R\$ 1.630.000,00

Quantidade de Meses: 4

Total do período: R\$ 6.520.000,00

Assim, as empresas de transporte de passageiros, que já foram gravemente atingidas pela pandemia, ainda terão que desembolsar mais R\$ 6.520.000,00 para custear a fiscalização de um serviço que sequer podia ser fiscalizado, pois estava totalmente proibido pelo mesmo ente que exige o tributo. Em outras palavras, o Estado proíbe a empresa de prestar o serviço, mas insiste em cobrar uma taxa de um serviço inexistente.

IV - CONSTITUCIONALIDADE DO PROJETO

Dispõe a Constituição Federal que a remissão de tributo legalmente instituído deve ocorrer por meio de lei ordinária específica. Vejamos a redação do art. 150, §6º da CF/88:

Art. 150. Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

[...]

§ 6º Qualquer subsídio ou isenção, redução de base de cálculo, concessão de crédito presumido, anistia ou remissão, relativos a impostos, taxas ou contribuições, só poderá ser concedido mediante lei específica, federal, estadual ou municipal, que regule exclusivamente as matérias acima enumeradas ou o correspondente tributo ou contribuição, sem prejuízo do disposto no art. 155, § 2.º, XII, g.(grifo nosso)



Nesse aspecto, resta claro ser plenamente possível ao Estado a edição de uma lei para conceder a remissão de um tributo, desde que tal lei seja específica, ou seja, trate exclusivamente do tema, como é o caso em apreço.

Quanto à iniciativa, o Supremo Tribunal Federal - STF, em tese firmada na corte e reiterada no julgamento do Recurso Extraordinário nº 947.564, de relatoria do Min. Celso de Mello, consignou a competência do membro do Poder Legislativo para a propositura de projetos de lei de matéria tributária. O acórdão restou assim ementado:

RECURSO EXTRAORDINÁRIO – PROCESSO LEGISLATIVO – MATÉRIA TRIBUTÁRIA – INEXISTÊNCIA DE RESERVA DE INICIATIVA – PREVALÊNCIA DA REGRA GERAL DA INICIATIVA CONCORRENTE QUANTO À INSTAURAÇÃO DO PROCESSO DE FORMAÇÃO DAS LEIS – LEGITIMIDADE CONSTITUCIONAL DA INICIATIVA PARLAMENTAR – RENÚNCIA DE RECEITA NÃO CONFIGURADA – AUSÊNCIA DE VIOLAÇÃO À RESERVA DE LEI ORÇAMENTÁRIA – ALEGADA OFENSA AO ART. 167, INCISO I, DA CONSTITUIÇÃO – INOCORRÊNCIA – DECISÃO QUE SE AJUSTA À JURISPRUDÊNCIA PREVALECENTE NO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL – CONSEQUENTE INVIABILIDADE DO RECURSO QUE A IMPUGNA – SUBSISTÊNCIA DOS FUNDAMENTOS QUE DÃO SUPORTE À DECISÃO RECORRIDA – RECURSO IMPROVIDO .

No voto, o ministro deixa claro que não se pode confundir matérias de caráter orçamentário (essas sim de iniciativa privativa do chefe do executivo) com matérias de caráter tributário, cuja iniciativa é concorrente. Da mesma forma, deve-se lembrar que a regra é a competência comum para iniciar o processo legislativo, fazendo com que só sejam admitidas exceções que estejam expressamente previstas, não cabendo, nesse caso, o uso da analogia.

Nesse sentido, há que se considerar que a Constituição do Estado de Santa Catarina, ao disciplinar as matérias cuja iniciativa legislativa são de



competência privativa do Governador do Estado, não previu no rol do art. 50, §2º as normas de caráter tributário, o que reitera a competência do parlamento catarinense para iniciar o processo legislativo de normas tributárias.

V - CABIMENTO DA REMISSÃO DO CRÉDITO TRIBUTÁRIO

O Código Tributário Nacional estabeleceu diversas formas de extinção e exclusão do crédito tributário, cada qual com as suas peculiaridades. Dentre elas, está a remissão, que pode ser conceituada como o perdão pelo ente público do crédito tributário que já foi constituído. Carraza (2000, p. 747-748) assim conceitua a remissão:

Já a remissão é o perdão legal do débito tributário. É, na terminologia do Código Tributário Nacional, uma causa extintiva do crédito tributário (art. 156, IV). Faz desaparecer o tributo já nascido e só pode ser concedida por lei da pessoa política tributante. (CARRAZZA, Roque Antônio. *Curso de Direito Constitucional Tributário*. São Paulo: Malheiros, 2000, pp. 747 e 748)

Na mesma linha aponta Torres (1999, p. 256-257), assinalando o cabimento da medida, porém reiterando seu caráter excepcional:

Admite-se excepcionalmente no direito tributário a remissão, que é o perdão do crédito tributário pela Administração, previamente autorizada por lei. (TORRES, Ricardo Lobo. *Curso de Direito Financeiro de Tributário*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Renovar, 1999, pp. 256-257)

Considerando que o crédito tributário, ao menos no entendimento da SIE e da ARESC já foi constituído, a forma determinada pelo ordenamento jurídico e pela doutrina para a dispensa definitiva do recolhimento do tributo é por meio de remissão.

Da mesma forma, o presente projeto de lei respeita o requisito da excepcionalidade da medida, tendo em vista que a remissão está sendo proposta



em virtude das consequências atípicas da pandemia de COVID-19, que levaram à suspensão total das atividades de transporte de passageiros e ao risco de colapso de diversas empresas do ramo (sem considerar aquelas que efetivamente colapsaram)

VI - NÃO INCIDÊNCIA DA HIPÓTESE DE RENÚNCIA DE RECEITA

Não há que se falar em violação ao art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal (renúncia de receitas), tendo em vista a Medida Cautelar proferida pelo ministro Alexandre de Moraes na Ação Direta de Inconstitucionalidade 6.357 - Distrito Federal reconheceu que o estado de calamidade gerado pela pandemia de COVID-19 torna necessário afastamento da aplicação de certos dispositivos da Lei de Responsabilidade Fiscal e da Lei de Diretrizes Orçamentárias para que a Administração Pública possa dar uma resposta à altura dos desafios enfrentados sem que esbarre na rigidez das normas de controle fiscal e orçamentário.

Nesse contexto, o ministro entendeu como medidas de combate aos efeitos da pandemia não só a criação ou ampliação das políticas públicas, mas também os atos de renúncia fiscal que se destinem a garantir os valores sociais do trabalho e a garantia da ordem econômica (arts. 1º, inciso I, 6º, caput, 170, caput, e 193, todos da CF/88)

Ainda, é indiscutível que as empresas de transporte de passageiros são, ao lado das empresas de eventos, artistas, e empresas do ramo de hospedagem, as mais afetadas pela crise econômica causada pelo coronavírus, pois tiveram seu faturamento praticamente zerado sem que houvesse uma redução proporcional nos custos da empresa.

Dessa forma, aquelas empresas que não possuíam um planejamento administrativo mais elaborado ou não tinham uma situação financeira melhor (que são a maioria) foram à falência ou chegaram à beira do colapso.



Engana-se aquele que pensa ser esse um problema apenas do empreendedor, pois se uma empresa quebra não há mais empregados recebendo salário e fazendo a economia girar e não há mais geração de tributos a serem pagos ao Estado. Portanto, o poder público não só deixa de arrecadar, como também passa a ter um gasto maior para providenciar assistência básica àqueles que ficaram desamparados.

Nesse sentido, medidas de concessão de benefícios, isenções e remissões fiscais são ótimos meios de incentivo à continuidade das empresas em momentos atípicos e graves como o atual, garantindo a manutenção dos empregos e arrecadação de tributos, além dos valores sociais do trabalho e a garantia da ordem econômica expressos na Constituição Federal, estando abarcadas, portanto, nas medidas previstas na Medida Cautelar, para as quais são inaplicáveis certos dispositivos da LRF, como o art. 14 que trata da renúncia de receitas.

Deputado Bruno Souza