

PDUI-RMSP: Grupo de Trabalho GT Transporte e Logística

NÚMERO DA PROPOSTA: 33 (trinta e três)

DATA DA ENTRADA: 16/2/2016

INSTITUIÇÃO: Secretaria dos Transportes Metropolitanos/Metrô

1. TEMA E TÍTULO

Contribuição de melhoria decorrente da implantação de linhas de transporte de alta e média capacidade

2. DESCRIÇÃO

Os órgãos públicos promotores de obras públicas que resultem em valorização imobiliária podem cobrar **contribuição de melhoria** dos proprietários de imóveis localizados na área de influência direta das infraestruturas de transporte de alta e média capacidade referente à valorização do seu imóvel provocada pela obra. Esse pagamento, definido como uma contribuição de melhoria, esta previsto no Código Tributário Nacional artigos 5, 81 e 82.

A proposta apresentada é para que sejam desenvolvidos os estudos e análises para instituir e regulamentar a cobrança do tributo referente a essa contribuição de melhoria decorrente da valorização imobiliária gerada pela implantação de linhas de transporte de alta e média capacidade na RMSP.

3. JUSTIFICATIVA DA PROPOSTA

É de conhecimento e amplamente divulgado o fato de que linhas de metrô e outros modos de transporte de alta e média capacidade geram expressiva valorização dos imóveis situados em sua circunvizinhança. Até hoje essa valorização imobiliária não tem resultado em qualquer contrapartida para o órgão executante da obra, que arca com todos os custos de sua implantação, mas não recebe qualquer recurso decorrente da valorização imobiliária gerada.

A Contribuição de Melhoria decorrente da implantação de obras públicas e, portanto, de linhas de transporte de alta e média capacidade já é um tributo previsto na Constituição Federal de 1988, artigo 143, inciso III; no Estatuto da Cidade, artigo 2º, inciso XI e artigo 4º inciso IV e ainda no Código Tributário Nacional artigos 5, 81 e 82.

A Contribuição de Melhoria pode ser instituída para fazer face ao custo das obras relativas às novas linhas de transporte de alta e média capacidade e das quais decorram efetiva valorização imobiliária em suas circunvizinhanças. O valor da contribuição tem como limite total o custo do empreendimento e como limite individual o acréscimo de valor que da obra resultar em valorização para cada imóvel beneficiado. O Estado só cobrará a contribuição de melhoria se a valorização do imóvel de propriedade do contribuinte decorrer inequivocamente da implantação de uma linha de transporte de alta ou média capacidade.

“A justificativa para cobrança desse tributo é o princípio da igualdade, uma vez que o grupo de indivíduos que teve sua propriedade valorizada deve devolver esse benefício individual à toda sociedade que, pagando impostos, contribuiu para a realização da obra. É injusto que apenas um ou um grupo de indivíduos seja beneficiado pela realização de uma obra que visa beneficiar todos os membros do Estado”. (1)

O Plano Diretor do Município de São Paulo vincula o desenvolvimento urbano à presença das infraestruturas de transporte. Estipula um critério para definição da área de influência e define diretrizes para o uso e a ocupação dessas áreas, demarcando quadras em que haverá incentivos para a construção, viabilizando, assim, a valorização imobiliária.

O Estado poderá considerar como área de influência direta os mesmos limites adotados pelas prefeituras para delimitar eixos de transformação urbana, quando houver.

(1) Site: aprendatributario.com.br Publicado em 1 de setembro de 2008

4. ESCOPO DA PROPOSTA

<Classifique o escopo da proposta>.

diretriz

OT

programa

OT

projeto

ação

OT

instrumento

A Contribuição de Melhoria é um instrumento previsto em lei que o Estado pode empregar para obter recursos e amortizar investimentos em obras públicas. Trata-se, portanto, de regulamentar e instituir um tributo específico.

O Estado terá de monitorar a valorização dos imóveis no entorno das futuras linhas de transporte de alta e média capacidade antes e depois da implantação da obra para poder calcular qual a valorização que os imóveis obtiveram em função de localizarem-se na área de influência direta desse tipo de transporte.

Segundo o Código Tributário Nacional art. 82 o órgão executor da obra deverá fazer:

“I - Publicação prévia dos seguintes elementos:

a) memorial descritivo do projeto;

b) orçamento do custo da obra;

c) determinação da parcela do custo da obra a ser financiada pela contribuição;

d) delimitação da zona beneficiada;

e) determinação do fator de absorção do benefício da valorização para toda a zona ou para cada uma das áreas diferenciadas, nela contidas;

II - Fixação de prazo não inferior a 30 (trinta) dias, para impugnação, pelos interessados, de qualquer dos elementos referidos no inciso anterior;

III - Regulamentação do processo administrativo de instrução e julgamento da impugnação a que se refere o inciso anterior, sem prejuízo da sua apreciação judicial.

§ 1 - A contribuição relativa a cada imóvel será determinada pelo rateio da parcela do custo da obra a que se refere a alínea c, do inciso I, pelos imóveis situados na zona beneficiada em função dos respectivos fatores individuais de valorização.

§ 2 - Por ocasião do respectivo lançamento, cada contribuinte deverá ser notificado do montante da contribuição, da forma e dos prazos de seu pagamento e dos elementos que integraram o respectivo cálculo.”

5. INSERÇÃO NO PDUI

<Evidencie como a proposta pode ser inserida no Projeto de Lei do PDUI (conforme exigência do Estatuto da Metrópole, Lei Federal nº 13.089/2015)>.

associação com as funções públicas de interesse comum

OT

desenvolvimento e/ou articulação de planos setoriais

OT

desenvolvimento e/ou articulação de planos diretores municipais

OT

X desenvolvimento e/ou articulação de instrumentos de desenvolvimento urbano integrado

A contribuição de melhoria é um instrumento que ampara diretrizes de incentivo ao desenvolvimento urbano, auxiliando a viabilização da implantação de infraestrutura de transporte de massa (alta ou média capacidade).

delimitação de um território específico

OT

estruturação de governança interfederativa específica

OT

X estruturação financeira específica

Gerar recursos para expansão da rede de transporte de alta e média capacidade na RMSP.

outros

OT

6. ASSOCIAÇÃO COM AS DIRETRIZES ESTRATÉGICAS DO PDUI

<Assinale as diretrizes estratégicas as quais a proposta pretende responder no quadro a seguir>

Quadro das Diretrizes Estratégicas do PDUI RMSP por Eixos						
1. COESÃO TERRITORIAL E URBANIZAÇÃO INCLUSIVA		2. CONECTIVIDADE TERRITORIAL E COMPETITIVIDADE ECONÔMICA		3. GOVERNANÇA METROPOLITANA		
DIRETRIZES ESTRATÉGICAS	1 <input type="checkbox"/>	Promover a cidadania e identidade metropolitanas , buscando garantir a toda população o acesso à infraestrutura, equipamentos e serviços públicos e assegurar melhoria das condições de vida, priorizando a intervenção em áreas urbanas precárias.	1 <input type="checkbox"/>	Fortalecer a competitividade econômica e a integração funcional entre territórios da RMSP através de políticas ativas de atração de investimentos e/ou negócios,.	1 <input type="checkbox"/>	Implementar processo de planejamento e governança interfederativa, abertos à participação do setor privado e da sociedade civil.
	2 <input checked="" type="checkbox"/>	Compensar a distribuição desigual das oportunidades econômicas , diminuindo iniquidades socioespaciais e de condições de vida.	2 <input checked="" type="checkbox"/>	Equacionar problemas de conectividade da RMSP com investimentos em infraestrutura física com complementação e/ou integração dos principais sistemas de suporte às atividades produtivas; sistemas de informação e serviços básicos .	2 <input checked="" type="checkbox"/>	Promover a adoção de instrumentos de gestão urbana que assegurem a qualidade da urbanização e a efetividade das políticas públicas.
	3 <input type="checkbox"/>	Promover a estruturação de rede de polos metropolitanos, fortalecendo os polos existentes e/ou emergentes nas sub-regiões e reforçando a policentralidade da RMSP.	3 <input type="checkbox"/>	Melhorar a qualidade da urbanização, da infraestrutura e a eficiência dos serviços públicos , como fatores de atração de investimentos, emprego e renda.	3 <input type="checkbox"/>	Aumentar a capacidade de geração de receita própria e de autofinanciamento dos municípios metropolitanos, a fim de fortalecer sua contribuição para o financiamento de projetos metropolitanos .
	4 <input checked="" type="checkbox"/>	Promover o ordenamento territorial, através do incentivo ao desenvolvimento de uma metrópole mais densa e compacta , do desestímulo ao espraiamento da mancha urbana e à revitalização e/ou reurbanização de áreas ociosas ou degradadas.	4 <input type="checkbox"/>	Conferir prioridade à ampliação da intermodalidade dos meios de transporte , por meio da expansão das infraestruturas e da integração entre rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos, qualificando a RMSP como o ponto central da rede de transporte e comunicação do estado e do país.	4 <input type="checkbox"/>	Contribuir para a integração dos distintos níveis de governo no planejamento e gestão da RMSP evitando conflitos/sobreposições no ordenamento do território e na definição das prioridades de ação na RMSP.
	5 <input type="checkbox"/>	Combater a segregação espacial e privilegiar áreas já dotadas de infraestrutura , em associação com outras políticas urbanas e sociais, na implantação de empreendimentos de habitação social.	5 <input checked="" type="checkbox"/>	Reduzir os déficits de infraestrutura, especialmente de mobilidade de pessoas, em modais de alta capacidade, e priorizar a implantação de viários e de linhas de transporte perimetrais que interliguem polos de atividades econômicas localizados fora do “Centro Expandido”.	5 <input type="checkbox"/>	Garantir a pactuação permanente entre os três níveis do governo, setor privado e sociedade civil na definição das prioridades de investimentos na RMSP.
	6 <input type="checkbox"/>	Promover, recuperar e conservar a qualidade ambiental da RMSP , garantindo a produção sustentável em áreas agrícolas e a proteção de áreas ambientalmente estratégicas.	6 <input type="checkbox"/>	Promover o desenvolvimento ambientalmente sustentável , revertendo processos de ocupação e degradação de recursos naturais e incentivando a permanência de atividades econômicas de interesse para a metrópole.	6 <input checked="" type="checkbox"/>	Ampliar a utilização de instrumentos de financiamento em projetos metropolitanos .