

## **PARECER N° , DE 2012**

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 268, de 2012, do Senador Cássio Cunha Lima, que *concede isenção da Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidente sobre veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros.*

**RELATOR: Senador VICENTINHO ALVES**

### **I – RELATÓRIO**

Encontra-se na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 268, de 2012, de autoria do Senador Cássio Cunha Lima, que “concede isenção da Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidente sobre veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros”.

O projeto contém seis artigos. O primeiro oferece isenção das parcelas referentes ao PIS/PASEP e à Cofins na aquisição de veículos com capacidade maior que dez passageiros, quando estes servirem para o transporte coletivo de passageiros. O art. 2º determina a nulidade da isenção, bem como a devolução dos respectivos valores com seus eventuais acréscimos legais nos casos em que os veículos beneficiados: (i) forem revendidos com menos de cinco anos de sua aquisição; (ii) não forem utilizados para o transporte coletivo de passageiros; ou (iii) forem descharacterizados quando aplicado o disposto no art. 3º, que permite ao regulamento restringir o benefício legal a veículos que “obedeçam a modelos

com características especiais, inclusive quanto a pintura externa e a identificação por palavras ou símbolos”.

O art. 4º, por seu turno, garante a manutenção do crédito relativo a matérias-primas, produtos intermediários e material de embalagem utilizados nos veículos de que trata o projeto. O art. 5º determina que o Poder Executivo estimará o montante da renúncia de receita correspondente à isenção oferecida para fins de adequação aos ditames da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000). O art. 6º, por fim, constitui a cláusula de vigência, que seria imediata.

O objetivo do autor é o de reduzir o custo de aquisição dos veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros, de forma a estimular a renovação e expansão dessa frota, o que ensejaria reflexos positivos na qualidade da prestação e na expansão da oferta desse importante serviço público.

Não foram oferecidas emendas ao projeto. Após manifestação desta Comissão, o projeto será submetido à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), à qual caberá a decisão terminativa.

## **II – ANÁLISE**

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar sobre matérias pertinentes a transporte terrestre e assuntos correlatos, objeto do PLS nº 268, de 2012.

Em face da competência terminativa atribuída à CAE, centralizaremos nossa análise nos aspectos concernentes ao transporte, deixando para aquela Comissão, além das questões referentes aos impactos econômicos da medida, o exame do atendimento aos preceitos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Quanto ao mérito, compartilhamos das preocupações do autor com a falta de qualidade do transporte público na maioria das cidades brasileiras. De fato, o ideal seria poder usufruir de um padrão de transporte coletivo equivalente ao que existe, por exemplo, nas cidades da Europa ocidental, objetivo que demandaria um longo e continuado processo com o investimento de elevado volume de recursos.

Contudo, acreditamos que a prestação do serviço de transporte público no Brasil apresenta padrões inferiores até mesmo aos de países de renda compatível com a nossa. Tome-se como exemplo a capital colombiana, Bogotá, que, ao reformular seu sistema de transporte público, melhorou a prestação desse importante serviço para todas as camadas da população, o que permite aos cidadãos uma alternativa concreta ao uso do carro particular e, em consequência, reduz os congestionamentos no trânsito.

Sabemos que, para conseguirmos a melhora que o Brasil precisa e merece, seria necessário muito mais do que o que é proposto no projeto que ora analisamos, em especial quanto ao envolvimento dos três níveis de governo. Assim, embora reconheçamos que a principal iniciativa cabe aos municípios, e que o papel que cabe ao Senado obviamente não é o de protagonista nesse processo, ainda assim podemos dizer com orgulho que esta Casa não se furta a suas responsabilidades e possibilidades, e tenta contribuir com o que lhe é permitido para a melhoria do transporte público em nosso País.

Temos noção, também, de que a redução do preço dos ônibus não é panacéia para todos os males que afigem o transporte coletivo, mas, ao permitir a renovação das frotas utilizadas nesse serviço, representa uma colaboração objetiva e prática no sentido de facilitar o dia-a-dia dos brasileiros que dependem dos ônibus para seus deslocamentos.

### **III – VOTO**

Ante o exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do PLS nº 268, de 2012.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator