

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, em decisão terminativa, 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 GIM ARGELLO

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 268, de 2012, do Senador CÁSSIO CUNHA LIMA, em apreciação para decisão terminativa por esta Comissão, “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 art. 1º confere isenção de PIS/PASEP e Cofins incidente sobre a receita originada da venda de veículos automotores com capacidade maior que dez passageiros, destinados ao transporte coletivo de passageiros, classificados na posição 8702 da Tabela de Incidência do IPI (TIPI).

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 descaracterizados 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 à 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, 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.

O projeto foi aprovado, sem emendas, pela Comissão de Serviços de Infraestrutura, em reunião do dia 17 de outubro de 2012.

II – ANÁLISE

A proposição sob exame atende a todos os requisitos de constitucionalidade e juridicidade e está vazada em técnica legislativa adequada.

Nos termos do art. 91, inciso I, combinado com o art. 99, inciso IV, ambos do Regimento Interno do Senado Federal, cabe a esta Comissão de Assuntos Econômicos opinar sobre proposições pertinentes a tributos, como é o caso, dispensada a competência do Plenário.

Em relação a esses aspectos, portanto, não se vislumbra qualquer óbice à sua normal tramitação ou necessidade de qualquer reparo ou adequação.

Em juízo de mérito, não há como deixar de acolher a proposição e de dar razão aos fundamentos apresentados pelo ilustre autor e referendados pela Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Com efeito, o transporte coletivo assume a dramaticidade de um dos mais ingentes problemas da atualidade brasileira, mormente no que respeita à mobilidade urbana. O processo acelerado e caótico de urbanização brasileira, nos últimos cinquenta anos, teve como um dos efeitos mais perversos a impossibilidade de o Poder Público equacionar e implantar políticas de mobilidade compatíveis, em termos de qualidade e eficiência, com o porte da população que se desloca diariamente para as atividades de trabalho, de estudo, de lazer e outras.

Os mais prejudicados são os trabalhadores de baixa renda, empurrados para habitar os limites distantes da periferia e obrigados a deslocamentos em péssimas condições qualitativas que lhes consomem horas e horas diárias e, o que é pior, pagando altos preços, que lhes comprometem exagerada proporção da renda.

Em círculo vicioso, a precariedade do transporte coletivo e seu custo acabam incentivando, para os que podem suportar seu custo, o uso do automóvel como meio de transporte individual, congestionando as vias públicas e agravando dramaticamente o problema.

Em todo o País, em nível local, já se reconhece a necessidade e de alguma forma se pratica o subsídio público ao transporte coletivo, como forma de atenuação do problema, embora, naturalmente, não o resolva. De resto, a tendência de subsídio estatal ao transporte de passageiros urbanos não é peculiaridade brasileira. Em praticamente todo o mundo o fenômeno é observado.

O projeto sob exame nada mais faz que agregar a União a essa política de subsídio, que no caso seria implícito, ao abrir mão de uma tributação que encarece em quase dez por cento os veículos automotores utilizados no

transporte coletivo, ônus que, forçosamente, acaba sendo repassado para os usuários.

Na verdade, a aprovação do projeto obedece até mesmo a uma necessidade de coerência. Soa incompreensível que uma parte do Estado, por razões sócio-econômicas, seja obrigada a praticar o subsídio, enquanto outra pratica tributação em sentido inverso.

III – VOTO

Em face do exposto, VOTO pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 268, de 2012.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator