

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE DIREITOS HUMANOS E LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 164, de 2011, do Senador Acir Gurgacz, que “altera as Leis nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, que *dispõe sobre a Isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física, e dá outras providências*, e nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para instituir contrapartidas para a isenção de Imposto sobre Produtos Industrializados na aquisição de táxis e determinar sua padronização visual”.

RELATOR: Senador **WELLINGTON DIAS**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame desta Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa o Projeto de Lei do Senado nº 164, de 2011, de autoria do Senador Acir Gurgacz, que objetiva instituir contrapartidas para a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de táxis e determinar sua padronização visual.

Para tanto, são promovidas alterações na Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, que “dispõe sobre a Isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física, e dá outras providências”, e na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”.

Em relação à primeira norma legal, a proposição acrescenta dispositivo no sentido de determinar que, para fruir a isenção prevista na lei vigente, os automóveis destinados ao serviço de transporte autônomo de passageiros devem contar com diversos equipamentos de segurança e conforto, especificados na lei proposta.

No tocante ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o projeto acrescenta a exigência de “padronização visual” àquelas a serem determinadas pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dos serviços de transporte individual ou coletivo de passageiros, hoje referentes apenas às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto.

Argumenta o autor da iniciativa que ao benefício concedido aos condutores de táxi por meio da desoneração fiscal deveriam corresponder “serviços melhores e mais seguros para a população”.

A matéria foi distribuída às Comissões de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH); de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ); e de Assuntos Econômicos (CAE), cabendo à última a decisão terminativa.

Não foram oferecidas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 102-E do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CDH opinar sobre a matéria em pauta, cabendo-lhe, no caso presente, o exame de mérito.

De fato, como pretende enfatizar o autor do projeto, parece justo que a isenção do IPI instituída em favor, entre outros casos, dos motoristas de táxis, seja correspondida pela qualificação dos serviços prestados.

Ocorre, contudo, que as exigências impostas nesse sentido pela proposição, quais sejam as de que, para fruírem o benefício, os respectivos veículos disponham, nomeadamente, de “quatro portas, capacidade mínima do porta-malas de 450 litros, freios com dispositivo antitravamento (ABS), equipamento suplementar de retenção (*airbag*) frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro, sistema de navegação (GPS), ar-condicionado e alças de apoio para todos os passageiros”, parecem excessivas, podendo afetar negativamente uma grande parcela dos profissionais do setor.

Ademais, parte dos equipamentos previstos, como, por exemplo, o ABS e o *airbag*, passarão a ser obrigatórios na fabricação de todos os veículos automotores a partir de 2014.

Complementarmente, importa observar que o serviço de transporte urbano de passageiros está sujeito à titularidade municipal. Nesse sentido, entendemos que o juízo sobre a conveniência e a oportunidade da padronização visual dos veículos utilizados no transporte individual de passageiros encontra-se no âmbito das prerrogativas do poder concedente, conforme determina o artigo 107, da Lei 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro- CTB

Como se trata de impor aos prestadores do serviço determinado ônus, que, ao final, incorporado às tarifas, poderá recair sobre os usuários do sistema, as vantagens e desvantagens da padronização deverão ser sopesadas no âmbito de cada municipalidade.

Desse modo, sem prejuízo de compartilharmos as preocupações do autor do projeto relativamente à necessidade de crescente qualificação dos serviços de táxi, entendemos que, ante as razões e limitações apontadas, a proposição em pauta não deve prosperar.

III – VOTO

Em face do exposto, nosso voto é pela **rejeição** do Projeto de Lei do Senado nº 164, de 2011.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator