

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

PROJETO DE LEI Nº 1.366, DE 2023

Institui o Programa Passagem Solidária, que visa conceder desconto de 50% nas passagens de ônibus às famílias carentes residentes em áreas rurais.

Autor: Deputado MARCO BRASIL

Relator: Deputado DIEGO ANDRADE

I - RELATÓRIO

Chega a esta Comissão de Viação e Transportes (CVT), em atenção à alínea 'b', inciso XX, art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei nº 1.366/2023, de autoria do Deputado Marco Brasil, propõe a criação do Programa Passagem Solidária, com o objetivo de conceder desconto de 50% no valor das passagens de ônibus para famílias carentes que vivem em áreas rurais.

O projeto tem como intuito principal facilitar o acesso dessas populações ao transporte público, promovendo a inclusão social e melhorando o acesso a serviços essenciais, como saúde, educação e emprego que muitas vezes se concentram nas áreas urbanas.

A proposta foi distribuída às Comissões de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural; Viação e Transportes; Finanças e Tributação (Art. 54 RICD) e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD).

Na Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, o parecer ao Projeto de Lei foi aprovado na forma do Substitutivo.

O PL tramita em regime ordinário e está sujeito à apreciação conclusiva pelas Comissões. Durante o prazo regimental não foram apresentadas emendas nesta Comissão.



É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O presente projeto de lei, de autoria do nobre deputado Marco Brasil, apresenta uma iniciativa louvável ao propor a criação do Programa Passagem Solidária, visando garantir o acesso ao transporte público para famílias carentes em áreas rurais. Essa medida, ao assegurar um direito social fundamental, contribui significativamente para a inclusão social e o desenvolvimento regional.

No entanto, a implementação desse programa exige uma análise cuidadosa dos seus impactos financeiros sobre as empresas de transporte público e aos usuários pagantes do serviço. A concessão de descontos poderá gerar um aumento significativo nos custos operacionais das empresas e como consequência um aumento no valor das passagens impactando diretamente ao usuário, que já compromete uma parte significativa do seu orçamento com o seu transporte e de sua família.

Nesse sentido, mostra-se necessário aperfeiçoar o texto para explicitar que a implementação do Programa Passagem Solidária não poderá, sob qualquer hipótese, resultar em aumento da tarifa paga pelos usuários regulares do sistema de transporte coletivo. Trata-se de providência indispensável para evitar que os custos de uma política pública seja transferido aos demais passageiros por meio do aumento das passagens.

Por essa razão, entendemos necessário explicitar, no texto do substitutivo que a implementação do Programa Passagem Solidária não poderá, em nenhuma hipótese, resultar em aumento da tarifa paga pelos usuários regulares do sistema de transporte coletivo interestadual. A medida visa preservar a modicidade tarifária e assegurar que o custo da política pública seja suportado por fontes próprias e adequadas, sem onerar indevidamente a coletividade. Além disso, mostra-se pertinente estabelecer mecanismo jurídico-contábil apto a conferir maior segurança à execução do programa estabelecido pelo projeto de lei.

Nesse sentido, propõe-se que os valores comprovadamente despendidos pelas empresas prestadoras com a concessão do benefício sejam reconhecidos como despesas operacionais necessárias, usuais e normais, dedutíveis para fins de apuração do lucro real e da base de cálculo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL). Tal medida não configura benefício fiscal excepcional, mas, sim, o adequado tratamento tributário de custos decorrentes de

igação legal imposta à prestação do serviço público.



Por fim, a alteração que proponho no Substitutivo busca conferir racionalidade econômica e justiça fiscal ao sistema de transporte coletivo interestadual brasileiro. Historicamente, a concessão de gratuidades a idosos, pessoas com deficiência e jovens de baixa renda, embora meritória e necessária, tem sido operacionalizada sem a devida contrapartida estatal, resultando no fenômeno onde o custo desses benefícios é transferido para o preço das passagens pagas pelos demais usuários.

Ao estabelecer que tais gastos sejam reconhecidos como despesas operacionais necessárias, pretendemos harmonizar a contabilidade das empresas concessionárias com a realidade de seus encargos legais. Essa medida não configura uma renúncia fiscal desestruturada, mas sim a aplicação técnica do conceito de despesa necessária à manutenção da fonte produtora, conforme preconiza a legislação do Imposto de Renda. É importante ressaltar que toda e qualquer gratuidade estabelecida deveria vir com a previsão orçamentária estabelecida e seu repasse grantido. O que propomos é uma solução equilibrada que não prejudicará os usuários e os operadores do serviço.

A padronização dessa regra em todos os marcos legais de gratuidade (Leis nº 10.741/2003, 8.899/1994 e 12.852/2013) garante a neutralidade tributária, protege a modicidade tarifária para o público em geral e reduz a judicialização do setor. Trata-se de um ajuste de "*compliance*" tributário que reconhece o custo social imposto às empresas, transformando o transporte interestadual em um sistema mais sustentável, transparente e eficiente para todos os brasileiros.

Cumpramos registrar, ainda, que o parecer aprovado na Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural reconheceu corretamente a necessidade de compensação do poder público às empresas de transporte pelos descontos concedidos, com o objetivo de preservar a finalidade social da proposta sem comprometer a prestação do serviço.

Todavia, entendemos que o texto pode ser aperfeiçoado para explicitar, de maneira mais precisa, as garantias de neutralidade tarifária, sustentabilidade econômico-financeira e segurança jurídica da medida. Nesse contexto, rejeitamos o parecer ao Projeto de Lei aprovado na forma do Substitutivo na Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural.



III - Conclusão

Diante do exposto, somos favoráveis à aprovação do Projeto de Lei nº 1.366/2023, na forma do Substitutivo ora proposto.

Sala da Comissão, em de de 2026

Deputado DIEGO ANDRADE

Relator

Apresentação: 18/05/2026 14:57:55.717 - CVT
PRL 2 CVT => PL 1366/2023

PRL n.2



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD265856423800>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Diego Andrade



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.366, DE 2023

Institui o Programa Passagem Solidária, com o objetivo de conceder desconto de 50% nas passagens de ônibus às famílias carentes, que residem em áreas rurais.

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º Fica instituído o Programa Passagem Solidária, com o objetivo de conceder desconto de 50% nas passagens de ônibus para famílias carentes que residem em áreas rurais do país.

Parágrafo único. Possuem direito ao Programa Passagem Solidária famílias residentes em áreas rurais inscritas no Cadastro Único de Programas Sociais do Governo Federal, com renda per capita igual ou inferior a um salário mínimo mensal.

Art.2º Os descontos previstos nesta Lei serão concedidos exclusivamente aos usuários em situação de pobreza e vulnerabilidade do transporte coletivo interestadual ou internacional, devendo ser aplicados sobre o valor da tarifa básica.

Art. 3º Os benefícios constantes na presente Lei entrará em vigor após edição de norma regulamentadora, observando-se que sua implementação não poderá, sob qualquer



hipótese, resultar em aumento da tarifa paga pelos usuários regulares do sistema de transporte coletivo interestadual, devendo o ser mantido exclusivamente por fontes externas à receita tarifária comum.

§1º Os valores comprovadamente despendidos pelas empresas prestadoras com a concessão de gratuidades legalmente impostas serão considerados despesas operacionais necessárias, usuais e normais, dedutíveis para fins de apuração do lucro real e da base de cálculo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), compreendendo todos os custos necessários à prestação do serviço, diretos e indiretos, fixos e variáveis, inclusive aqueles decorrentes da utilização da capacidade operacional.

§ 2º Os valores descritos no parágrafo anterior serão mensurados com base no valor econômico do serviço prestado, apurado a partir da tarifa pública regulada aplicável ao trecho correspondente, inclusive mediante utilização da Unidade Monetária de Referência de Passageiros (UMRP), calculada pela multiplicação do valor por quilômetros do percurso, cabendo regulamentação pela agência responsável.

§ 3º Para os fins do disposto no presente artigo, a concessão de gratuidades não se caracteriza como renúncia de receita, caracterizando como custo decorrente de obrigação legal inerente à prestação do serviço público, devendo seu tratamento contábil e tributário refletir a realidade econômica da operação, inclusive quanto à ausência de contraprestação onerosa.

§ 4º A dedutibilidade dos valores constantes do parágrafo 1º do presente artigo aplica-se integralmente, ainda que resulte em apuração de prejuízo fiscal ou base de cálculo negativa da CSLL, não podendo tais despesas serem desconsideradas ou glosadas pela autoridade fiscal quando observados os critérios legais e regulamentares aplicáveis.” (NR)



“Art. 4º A Lei nº 12.852, de 05 de agosto de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art.	32.
.....	
§	1º
.....	

§ 2º Os valores comprovadamente despendidos pelas empresas prestadoras com a concessão de gratuidades legalmente impostas serão considerados despesas operacionais necessárias, usuais e normais, dedutíveis para fins de apuração do lucro real e da base de cálculo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), compreendendo todos os custos necessários à prestação do serviço, diretos e indiretos, fixos e variáveis, inclusive aqueles decorrentes da utilização da capacidade operacional’ (NR)”

“Art. 5º A Lei nº 10.741, de 01 de outubro de 2003, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art.	40.
.....	
§	1º
.....	

§ 2º Os valores comprovadamente despendidos pelas empresas prestadoras com a concessão de gratuidades legalmente impostas serão considerados despesas operacionais necessárias, usuais e normais, dedutíveis para fins de apuração do lucro real e da base de cálculo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), compreendendo todos os custos necessários à prestação do serviço, diretos e indiretos, fixos e variáveis, inclusive aqueles decorrentes da utilização da capacidade operacional’ (NR)”



“Art. 6º A Lei nº 8.889, de 21 de junho de 1994, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art.

1º

.....

Parágrafo único. Para fins de manutenção da viabilidade financeira das operações de transporte público coletivo de passageiros realizada por meio de concessão, permissão ou autorização, os valores comprovadamente despendidos pelas empresas prestadoras com a concessão de gratuidades legalmente impostas serão considerados despesas operacionais necessárias, usuais e normais, dedutíveis para fins de apuração do lucro real e da base de cálculo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), compreendendo todos os custos necessários à prestação do serviço, diretos e indiretos, fixos e variáveis, inclusive aqueles decorrentes da utilização da capacidade operacional.’ (NR)”

Art. 7º Esta Lei entra em vigor no ano seguinte à data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2026.

Deputado DIEGO ANDRADE

Relator

