TEXTO FINAL APRESENTADO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 310, DE 2009

Institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo de Caráter Urbano de Passageiros – REITUP, condicionado à implantação do bilhete único temporal ou de rede integrada de transportes.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei institui Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo de Caráter Urbano de Passageiros – REITUP, baseado na redução de tributos incidentes sobre serviços e sobre os insumos neles empregados, para promover a redução das tarifas cobradas aos usuários, objetivando o preço justo e qualidade na prestação dos serviços.

§ 1º Os benefícios fiscais do Reitup destinam-se às pessoas jurídicas prestadoras de serviços de transporte público coletivo de passageiros, de caráter urbano, por meio de ônibus, micro-ônibus, metrô, trem metropolitano, veículo leve sobre trilhos, monotrilho, trólebus e modais de transporte aquaviário, que atendam às condições estabelecidas para a adesão ao Regime quanto aos serviços prestados nos limites da jurisdição dos entes federativos concedentes ou permitentes que firmem convênios com a União, segundo o disposto nesta Lei.

§ 2º Além dos princípios constitucionais gerais da administração pública, o regime especial de que trata esta Lei baseia-se também nos seguintes princípios e diretrizes:

I – o Regime Especial de que trata esta Lei destina-se a promover a redução dos preços das tarifas cobradas pela prestação dos

CAE
Folha: 229
1
Rubrica

serviços de transporte coletivo público de caráter urbano, em benefício dos seus usuários;

II - os serviços de transporte coletivo de caráter urbano de passageiros incumbem ao poder público, que pode prestá-los, direta ou indiretamente, em regime de concessão ou permissão, de acordo com os dispositivos legais que disciplinam as licitações e os contratos públicos, por meio de empresas públicas ou privadas, tomando como premissa o princípio do justo preço e da qualidade dos serviços;

III – os dados econômicos, societários, jurídicos, contábeis e fiscais das empresas concessionárias e permissionárias, relevantes para a determinação dos preços das tarifas cobradas dos usuários, são informações de interesse público.

§ 3° Na hipótese de os serviços descritos no artigo 1°, §1°, serem prestados sob regime de parceria público-privada, a redução de alíquotas prevista no referido dispositivo aplica-se também à contraprestação pecuniária paga pelo poder público para a complementação da receita tarifária auferida pelo concessionário, bem como sobre o aporte de recursos destinado aos investimentos em bens reversíveis ao poder concedente, previsto no §2° do artigo 6° da Lei 11.079, de 30 de dezembro de 2004.

Art. 2° A adesão ao Regime Especial de que trata esta Lei depende do preenchimento dos requisitos fixados em regulamento, além dos seguintes:

I – no caso dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

a) a assinatura de convênio específico com a União, prevendo, como contrapartida mínima:

1. a redução, a isenção ou a não incidência de impostos sobre os serviços de transporte coletivo de caráter urbano de passageiros, incluindo o imposto sobre serviços de qualquer natureza, admitida a hipótese de restituição às empresas de que trata o inciso II;

2. a concessão de subsídio ou de restituição direta às empresas de que trata o inciso II, até valor equivalente à redução do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços - ICMS recolhido sobre a aquisição de óleo diesel, chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar, quando

CAE
Folha: 225
Rubrica

empregados no transporte público coletivo de caráter urbano, até os limites quantitativos definidos em regulamento, observadas as demais disposições legais aplicáveis; e

3. a implantação de regime de bilhete único ou de sistema de transporte estruturado e integrado física e tarifariamente, nos termos definidos por esta Lei.

b) delegação do serviço público de transporte coletivo de passageiros em conformidade com a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

c) a instalação, nas áreas das respectivas jurisdições administrativas, de Conselho de Transporte, com a participação da sociedade civil;

d) a elaboração, pelo órgão incumbido da administração e fiscalização dos transportes públicos de passageiros, em conformidade com as especificações do regulamento, de laudo demonstrando o impacto econômico financeiro dos incentivos concedidos pelo Regime Especial, exigindo-se a contratação de auditoria externa independente, com atuação de âmbito nacional, para municípios com população superior a 200 mil habitantes; e

e) a determinação da redução nos valores das tarifas do transporte coletivo de caráter urbano para as empresas que aderirem ao Reitup, conforme metodologia definida em regulamento, incluindo valores de referência para os custos, garantida a apropriação dos ganhos de eficiência na redução da tarifa, e admitindo-se o emprego de valores próprios da realidade local, divergentes dos valores de referência, quando mais favoráveis à redução das tarifas.

II – no caso das pessoas jurídicas prestadoras de serviços de transporte coletivo de caráter urbano:

a) a existência de contrato administrativo de concessão ou permissão para a prestação de serviços de transporte público coletivo de caráter urbano de passageiros, firmado, nos termos da legislação específica, com o ente responsável pela concessão ou permissão, que atenda às condições do inciso I deste artigo;

CAE
Folha: 220
Rubrica

b) a adesão ao convênio de que trata a alínea *a* do inciso I deste artigo, mediante termo de compromisso elaborado conforme o regulamento, com força de título executivo extrajudicial, contemplando, no mínimo, as seguintes cláusulas:

1. adesão ao laudo de que trata a alínea *d* do inciso I deste artigo;

2. compromisso de praticar as tarifas especificadas no laudo de que trata a alínea *d* do inciso I deste artigo;

3. compromisso de dar conhecimento dos dados econômicos e contábeis da empresa concessionária ou permissionária aos órgãos públicos responsáveis pelo Reitup;

c) certidões negativas quanto aos casos previstos no inciso II do § 3º.

§ 1º Para as finalidades de que trata esta Lei, considera-se:

I – regime de bilhete único aquele que, além de atender às demais condições fixadas pelo Regulamento, faculte ao usuário a utilização do conjunto do sistema de transporte público coletivo de passageiros, em todos os modos, tipos de serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, por um período de tempo determinado pela autoridade competente, mediante pagamento de uma única tarifa;

II – sistema de transporte estruturado e integrado aquele que, além de atender às demais condições fixadas pelo regulamento, faculte ao usuário a utilização de sistema integrado que propicie diversas alternativas de deslocamento, em todos os modos de transporte, tipos de serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, com o pagamento de uma única tarifa; e

III - transporte de caráter urbano é aquele definido nos incisos XI, XII e XIII do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

§ 2º Fica autorizada a adesão ao Regime de que trata esta Lei de Município que atenda aos requisitos estabelecidos no **caput** deste artigo e cujo território esteja compreendido em região metropolitana ou região integrada de desenvolvimento, ainda que o ente federativo responsável pela gestão do transporte na região não atenda àqueles requisitos.

CAE
Folha: 227
Rubrica

§ 3º Não poderá aderir ao Reitup a pessoa jurídica:

I – prestadora de serviço de transporte intermunicipal, interestadual e internacional de passageiros, salvo os de caráter urbano definidos no inciso III do § 1º desse artigo; e

II – em débito com as fazendas públicas federal, estadual, ou municipal, inclusive relativo a contribuições previdenciárias, salvo se tenha iniciado processo administrativo de parcelamento de débitos perante as citadas fazendas públicas.

§ 4º No caso de serviços de transporte coletivo de caráter urbano de passageiros de competência da União, o cumprimento do requisito de que trata a alínea b do inciso II do **caput** deste artigo se perfaz com a assinatura do termo de compromisso nela especificado pela empresa prestadora dos serviços.

§ 5º Nos municípios e regiões metropolitanas com população igual ou superior a 200 mil habitantes, o órgão responsável pela gestão e fiscalização do sistema de transporte coletivo de passageiros deverá manter, obrigatoriamente, em novas licitações, sistema de controle operacional por geoprocessamento – GPS.

§ 6º O Estado, o Distrito Federal e o Município que conceda subsídios para redução do valor da tarifa de regime ou sistema previsto no item 3, da alínea "a", do inciso I, poderá computar também a respectiva despesa para fins de atendimento dos requisitos mínimos previstos nos itens 1 e 2 da referida alínea.

§ 7º Os recursos efetivamente aplicados por Estado, Distrito Federal ou Município, nos termos do **caput** deste artigo, serão aceitos pela União em pagamento de parte do serviço da dívida por ela renegociada com o respectivo ente federado, ao amparo da Lei nº 9.496, de 11 de setembro de 1997, ou da Medida Provisória nº 2.185, de 24 de agosto de 2011, até o limite de 30% (trinta por cento) do valor do citado serviço vincendo a cada mês, de modo a destinar automaticamente a receita proveniente do refinanciamento para a concessão de auxílio financeiro ao respectivo ente federado, assim alterado o disposto no art. 12 de cada uma das duas Leis citadas.

Art. 3º Os benefícios do Regime Especial de que trata esta Lei consistem no seguinte:

CAE
Folha: 228
Rubrica

I – redução a zero das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidentes sobre o faturamento dos serviços de transporte público coletivo de caráter urbano de passageiros;

II – redução a zero da alíquota da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico sobre a comercialização ou importação de combustíveis – CIDE/Combustíveis, caso de a alíquota geral tenha valor positivo, mediante a concessão de subsídio em valor equivalente à alíquota efetiva integral praticada, na aquisição, de produtor ou importador, de óleo diesel a ser utilizado nos serviços de transporte coletivo público de caráter urbano de passageiros, até os limites quantitativos definidos em regulamento;

III – redução a zero, mediante concessão de crédito em relação a outros tributos federais, contribuição previdenciária, ou restituição direta, nos termos do regulamento, às empresas de que trata o art. 2°, inciso II, das alíquotas da Contribuição para o Pis/Pasep e da Cofins, bem como Contribuição para Pis/Pasep Importação, e Cofins Importação, na aquisição:

a) do produtor ou importador, dos seguintes itens utilizados diretamente na prestação de serviço de transporte público coletivo de caráter urbano de passageiros, até os limites quantitativos definidos em regulamento:

1. óleo *diesel*,

2. gás natural veicular;

3. outros combustíveis, desde que renováveis e não poluentes;

4. chassis e carrocerias;

5. veículos; e

6. pneus e câmaras de ar.

b) de energia elétrica utilizada na alimentação, tração e funcionamento de metrôs, trens metropolitanos e trólebus, inclusive centros de controle e estações, e na iluminação de terminais e abrigos de passageiros;

CAE
Folha: 229
Rubrica

IV – redução da Contribuição a cargo da empresa de que trata o inciso II do Art. 2º à Seguridade Social para 2% sobre o faturamento, conforme o disposto no Art. 7º-A da Lei 12.526, de 14 de dezembro de 2011.

§1º Os benefícios do Regime Especial de que trata esta Lei deverão ser integralmente convertidos em correspondente redução das tarifas cobradas pela prestação dos serviços de transporte coletivo de caráter urbano.

§2º As empresas que estejam com parcelamento de débitos referentes ao INSS, FGTS ou junto à Fazenda Pública Estadual ou Municipal devem continuar com os devidos pagamentos sob pena de exclusão do programa de benéficos previsto nesta Lei.

§3º Os benefícios tributários concedidos por esta Lei vigorarão enquanto durar a adesão ao Regime Especial, independentemente da suspensão das desonerações concedidas de forma geral aos contribuintes, relativamente aos tributos aqui previstos, cabendo ao órgão público respectivo revogar os benefícios caso a empresa deixe de cumprir alguma contrapartida.

§4º Os benefícios do Regime Especial de que trata esta Lei somente será aplicável ao óleo diesel se adicionado na proporção mínima de 20% de biodiesel (B20).

§5º O disposto no parágrafo anterior entra em vigor em até um ano, a contar da publicação da presente Lei.

Art. 4º Sem prejuízo da atuação do Ministério Público, a fiscalização do cumprimento dos dispositivos de que trata esta Lei incumbe:

I – à Secretaria da Receita Federal do Brasil e às Secretarias de Fazenda, no que tange às respectivas obrigações tributárias, principais e acessórias;

II – aos órgãos de administração e fiscalização dos transportes nos respectivos entes federativos, em relação às demais condições.

Art. 5º A pessoa jurídica que descumprir condição prevista no convênio ou contrato fica excluída do Regime Especial e obrigada a

CAE
Folha: 230
Rubrica

recolher os tributos correspondentes, na condição de contribuinte ou responsável.

§ 1° A transferência de propriedade ou a cessão de uso, a qualquer título, dos bens adquiridos ou importados com benefícios instituídos pelo Regime Especial de que trata esta Lei, antes de 2 (dois) anos contados da data de sua aquisição, à pessoa que não integre o mesmo Regime será precedida de recolhimento pelo alienante ou cedente, na condição de contribuinte ou responsável, dos tributos correspondentes.

§ 2° Caso se apure que a pessoa jurídica beneficiária não satisfazia ou deixou de satisfazer, pelo período de 6 (seis) meses, qualquer das condições e requisitos para a inclusão no Regime Especial, fica ela obrigada a recolher os tributos correspondentes, na condição de contribuinte ou responsável.

§ 3° Nas hipóteses previstas no **caput** e nos §§ 1° e 2° deste artigo, fica a pessoa jurídica obrigada a recolher também os juros e a multa de mora, na forma da Lei, contados a partir da data do fato gerador, na condição de contribuinte ou de responsável.

§ 4° Não sendo efetuado o recolhimento na forma do § 3° deste artigo, cabe lançamento de ofício, com aplicação de juros e da multa de que trata o **caput** do art. 44 da Lei n° 9.430, de 27 de dezembro de 1996.

Art. 6° Às tarifas de energia elétrica consumida na tração de veículos de transporte público coletivo urbano de passageiros, como os sistemas de metrô, de trens metropolitanos, de veículos leves sobre trilhos e de trólebus, será aplicado desconto mínimo de 75% (setenta e cinco por cento), nos termos do regulamento.

Parágrafo único. A redução da receita da empresa concessionária ou permissionária prestadora de serviço público de distribuição de energia elétrica, decorrente da aplicação do desconto instituído no **caput**, será compensada integralmente pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), conforme regulamentação do Poder Executivo.

Art. 7° O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE efetuará, anualmente, levantamento censitário para identificar o número de passageiros que utilizam transporte público urbano, nos Municípios acima de 50.000 (cinquenta mil) habitantes.

Art. 8º Os órgãos públicos concedentes do serviço de transporte coletivo de passageiros deverão publicar na Internet, por meio de planilhas em formato aberto, conforme o disposto no art. 8º, §3º da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, em seu sítio oficial, no mínimo, as seguintes informações:

I – o laudo a que se refere o art. 2º, I, d;

II – os relatórios e demonstrativos elaborados pela empresa de auditoria a que se refere o art. 2º, inciso I, d, **in fine**; e

III – as planilhas de custos e receitas e o balanço patrimonial de que trata o art. 10.

Parágrafo único. A publicação de que trata o **caput** deverá ocorrer em periodicidade mínima anual, conforme regulamento.

Art. 9º Às empresas concessionárias de serviço público de transporte coletivo de passageiros, inclusive aquelas que não aderirem ao Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo de Caráter Urbano de Passageiros – REITUP, aplica-se a Lei nº 12.527, de 2011.

§ 1º As empresas de que trata o **caput** obrigam-se a responder, conforme previsto no art. 7º, inciso III, da Lei nº 12.527, de 2011, a pedidos de informação encaminhados por qualquer cidadão, por intermédio do órgão público concedente.

§ 2º Recebido o pedido de informação de que trata este artigo, o órgão público concedente o encaminhará imediatamente à empresa demandada, para que forneça a informação, sob as penas da Lei.

§ 3º Em caso de recusa da empresa em fornecer a informação, o órgão público concedente deverá promover a apuração para aplicação de sanção à empresa, desde a advertência até a revogação da concessão, responsabilizando-se por omissão o agente público que deixar de promover esta apuração.

Art. 10 As empresas de que trata o Art. 9º ficam obrigadas a encaminhar ao órgão público concedente, para a divulgação na Internet de que trata o Art. 8º, planilha detalhada de custos e receitas e balanço patrimonial.

CAE
Folha: 2321
Rubrica

§ 1° Os documentos de que trata o **caput** deverão ser encaminhados, em periodicidade mínima anual, conforme regulamento, por meio do poder público do ente federado, ao Tribunal de Contas competente, ao qual caberá auditá-los e encaminhar parecer ao respectivo órgão legislativo e ao Chefe do Poder Executivo, que deles dará divulgação por meio do sítio oficial do município na rede mundial de computadores - Internet.

§ 2° Os documentos a que se referem o **caput** e a alínea *d* do inciso I do art. 2° serão assinados pelos responsáveis técnicos por sua produção e pelos representantes legais das respectivas pessoas jurídicas prestadoras do serviço de transporte coletivo de caráter urbano de passageiros.

§ 3° A apresentação ou divulgação de informações falsas previstas no **caput** e parágrafo anterior configurará crime previsto no art. 171 do Código Penal.

Art. 11 O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) disponibilizará aos Estados e municípios que optarem pela prestação direta dos serviços de transporte coletivo de caráter urbano linha de financiamento destinada à constituição e à renovação de frota veicular própria, bem como para o fortalecimento do órgão gestor.

Art. 12 Os entes federados terão o prazo de dois anos, a contar da publicação da presente Lei, para implantação do regime de bilhete único ou sistema de transporte estruturado e integrado física e tarifariamente previsto no art. 2°, I, alínea, a, item 3, e delegação de serviços de transporte coletivo de que trata o art. 2°, I, alínea b, desta Lei.

Art. 13 A Lei n° 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar acrescido do seguinte Art. 7°-A:

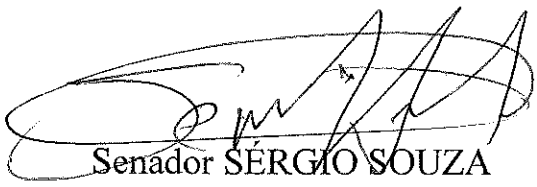
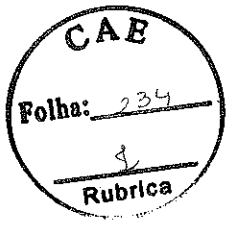
> "**Art. 7°-A** Por tempo indeterminado, contribuirão sobre o valor da receita bruta, excluídas as vendas canceladas e os descontos incondicionais concedidos, em substituição às contribuições previstas nos incisos I e III do art. 22 da Lei n° 8.212, de 24 de julho de 1991, à alíquota de 2% (dois por cento), as empresas de transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal, intermunicipal em região metropolitana, intermunicipal, interestadual e internacional enquadradas nas classes 4921-3 e 4922-1 da CNAE 2.0, bem como às empresas de transporte ferroviário de

CAE
Folha: 233
Rubrica

passageiro e as empresas de transporte metroferroviário de passageiro, enquanto vigorar a adesão, na forma da Lei, ao Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo de Caráter Urbano de Passageiros – REITUP" (NR).

At. 14 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Comissões, em 2 de julho de 2013.



Senador SÉRGIO SOUZA
Presidente em exercício da Comissão de Assuntos Econômicos