



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**DEPUTADO FEDERAL FABIO SCHIOCHET**

**PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_\_, DE 2020**

(Do Sr. FABIO SCHIOCHET)

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre os serviços e os insumos neles empregados, para proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários..

§ 1º Os benefícios fiscais do Remetup destinam-se às pessoas jurídicas prestadoras de serviços de transporte público coletivo de passageiros urbano e 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.

Documento eletrônico assinado por Fabio Schiochet (PSL/SC), através do ponto SDR\_56479, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



\* C D 2 0 3 8 7 8 6 9 7 2 0 0 \*



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**DEPUTADO FEDERAL FABIO SCHIOCHET**

§ 2º Na hipótese de os serviços descritos no § 1º deste artigo serem prestados sob regime de parceria público-privada, a redução de tributos prevista no caput 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 § 2º do art. 6º da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004.

§ 3º Os benefícios fiscais previstos no Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup aplicam-se às 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 as empresas de transporte ferroviário de passageiros e as empresas de transporte metroferroviário de passageiros.

§ 4º Os benefícios fiscais previstos no Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup aplicam-se até 31 de dezembro de 2022.

Art. 2º. 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 urbano e de caráter urbano de passageiros, incluindo o imposto sobre serviços de qualquer natureza (ISS), admitida a hipótese de restituição às pessoas jurídicas de que trata o § 1º do art. 1º; e





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**DEPUTADO FEDERAL FABIO SCHIOCHET**

2. a concessão de subsídio ou de restituição direta às pessoas jurídicas de que trata o § 1º do art. 1º, 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 empregados no transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, e de energia elétrica utilizada na alimentação, tração e funcionamento de metrô, trens metropolitanos e trólebus, inclusive centros de controle e estações, e na iluminação de terminais e abrigos de passageiros, até os limites quantitativos definidos em regulamento, observadas as demais disposições legais aplicáveis.

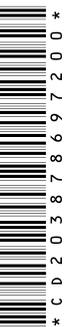
a) a elaboração, pelo órgão incumbido da administração e fiscalização dos transportes públicos de passageiros, em conformidade com as especificações do regulamento, de laudo demonstrando o impacto econômico-financeiro dos incentivos concedidos pelo Regime Especial de que trata esta Lei, exigindo-se a realização de auditoria pelo Tribunal de Contas competente, para Municípios com população superior a 200.000 (duzentos mil) habitantes.

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

a) a adesão ao convênio de que trata a alínea “a” do inciso I do caput 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 “a” do inciso I do caput deste artigo;

2. compromisso de praticar as tarifas específicas no laudo de que trata a alínea “a” do inciso I do caput deste artigo, devendo ser respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão e/ou permissão;





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**DEPUTADO FEDERAL FABIO SCHIOCHET**

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

b) certidões negativas para fins de apuração dos casos previstos no inciso II do § 3º deste artigo.

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

I – sistema de transporte 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

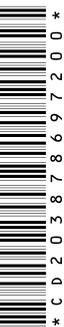
II – transporte de caráter urbano aquele definido nos incisos XI, XII e XIII do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

§ 2º É 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.

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

I – prestadora de serviço de transporte intermunicipal, interestadual e internacional de passageiros, salvo os de caráter urbano definidos no inciso II do § 1º deste 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 e/ou que, por qualquer motivo, o débito que esteja com a exigibilidade suspensa.





## CÂMARA DOS DEPUTADOS DEPUTADO FEDERAL FABIO SCHIOCHET

§ 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 “a” do inciso II do caput deste artigo se perfaz com a assinatura do termo de compromisso nela especificado pela empresa prestadora dos serviços.

§ 5º 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 2.185-35, de 24 de agosto de 2001, 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 da Lei nº 9.496, de 1997, e no art. 12 da Medida Provisória nº 2.185-35, de 2001.

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

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 urbano e de caráter urbano de passageiros;

II – redução a zero da alíquota da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide/Combustíveis), caso 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 urbano e de caráter urbano de passageiros, até os limites quantitativos definidos em regulamento;





## CÂMARA DOS DEPUTADOS DEPUTADO FEDERAL FABIO SCHIOCHET

III – redução a zero, mediante concessão de crédito em relação a outros tributos federais ou contribuição previdenciária, ou restituição direta, nos termos do regulamento, às pessoas jurídicas de que trata o § 1º do art. 1º das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins, bem como Contribuição para o 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 urbano e 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;
7. climatizadores de ar;
8. bilhetagem eletrônica.

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

IV – redução da contribuição à Seguridade Social a cargo das pessoas jurídicas referidas no § 1º do art. 1º da presente Lei para 2% (dois por cento) sobre o faturamento, conforme o disposto no art. 7º-A da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011.

V – isenção ou redução a zero, mediante concessão de crédito em relação a outros tributos federais ou contribuição previdenciária, ou restituição direta, nos termos do regulamento, às pessoas jurídicas de que trata o § 1º do





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**DEPUTADO FEDERAL FABIO SCHIOCHET**

art. 1º das alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), na aquisição:

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

§ 1º As empresas que estejam com parcelamento de débitos referentes ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) ou junto ao Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) ou à Fazenda Pública Estadual ou Municipal devem continuar com os devidos pagamentos sob pena de exclusão do programa de benefícios previsto nesta Lei.

§ 2º 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.

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 de que trata esta Lei e obrigada a recolher os tributos correspondentes, na condição de contribuinte ou responsável, devendo ser respeitado, para exclusão da pessoa jurídica que aderir ao Regime Especial, o devido processo legal previsto no Regulamento.





## CÂMARA DOS DEPUTADOS DEPUTADO FEDERAL FABIO SCHIOCHET

§ 1º 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, a pessoa que não integre o mesmo Regime será precedida de recolhimento, pelo alienante ou cedente, na condição de contribuinte ou responsável, dos tributos correspondentes.

§ 2º Caso se apure, em processo administrativo de exclusão previsto no Regulamento, que a pessoa jurídica beneficiária não satisfazia ou deixou de satisfazer, pelo período de 3 (três) meses consecutivos, qualquer das condições e requisitos para a inclusão no Regime Especial de que trata esta Lei, fica ela obrigada a recolher os tributos correspondentes, na condição de contribuinte ou responsável.

§ 3º Nas hipóteses previstas no caput e nos §§ 1º e 2º 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.

§ 4º Não sendo efetuado o recolhimento na forma do § 3º deste artigo, cabe lançamento de ofício, com aplicação de juros e da multa de que trata o caput do art. 44 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996.

Art. 6º. 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.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**DEPUTADO FEDERAL FABIO SCHIOCHET**

Art. 7º. Às empresas concessionárias de serviço público de transporte coletivo de passageiros, inclusive aquelas que não aderirem ao Regime Especial de que trata esta Lei, 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 injustificada da empresa em fornecer a informação, o órgão público concedente deverá promover a apuração para aplicação de sanção à empresa, nos termos do Regulamento, responsabilizando-se por omissão o agente público que deixar de promover essa apuração.

Art. 8º. As empresas que aderirem ao Regime Especial são obrigadas a encaminhar ao órgão público concedente, planilhas detalhadas de custos e receitas, e balanço patrimonial.

§ 1º Os documentos de que trata o caput deverão ser encaminhados, em periodicidade mínima mensal, conforme regulamento, pelo Poder Público do ente federado, ao Tribunal de Contas competente, ao qual caberá auditá-los e encaminhar parecer ao chefe do Poder Executivo.

§ 2º Os documentos a que se referem o caput deste artigo serão assinados pelos responsáveis técnicos por sua produção e pelos representantes legais das respectivas pessoas jurídicas prestadoras do serviço de transporte coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros.

§ 3º No cumprimento do disposto no caput e no § 2º deste artigo, a apresentação ou divulgação de informações falsas configurará crime previsto

Documento eletrônico assinado por Fabio Schiochet (PSL/SC), através do ponto SDR\_56479, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



\* C D 2 0 3 8 7 8 6 9 7 2 0 0 \*



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**DEPUTADO FEDERAL FABIO SCHIOCHET**

no art. 171 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal).

Art. 9º. A Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 7º-A:

“Art. 7º-A. Contribuição à alíquota de 2% (dois por cento) 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 nº 8.212, de 24 de julho de 1991, 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 as empresas de transporte ferroviário de passageiros e as empresas de transporte metroferroviário de passageiros, enquanto vigorar a adesão, na forma da lei, ao Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup.”

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**JUSTIFICAÇÃO**





## CÂMARA DOS DEPUTADOS DEPUTADO FEDERAL FABIO SCHIOCHET

A presente proposta visa amenizar os impactos financeiros negativos oriundos da pandemia da Covid-19 no setor de Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros nos municípios brasileiros e reduzir os prejuízos aos usuários. A apresentação de um Regime Especial de Emergência vai de encontro com as demandas das empresas de transporte que começam a contabilizar sérios prejuízos com a diminuição drástica da demanda de seus serviços.

Diversas medidas foram adotadas em todo o País, considerando a decisão do Supremo Tribunal Federal no apoio da autonomia de estados e municípios para gerenciar as crises que se instalaram nos mais variados setores. Segundo matéria do site da Confederação Nacional de Municípios<sup>1</sup>, empresas de ônibus urbanos e metropolitanos relatam perdas de receitas entre 70% e 90% por causa da queda da demanda de passageiros, conforme informações da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU). Há ainda relatos de greves de motoristas e cobradores por causa da falta de pagamento de salários e benefícios. Algumas iniciativas de Estados e Municípios são voltadas para financiar os sistemas de ônibus e, assim, evitar que os serviços parem e que mais funcionários do setor sejam demitidos. Um dos exemplos é a compra de combustível para empresas de ônibus ou subsídios referente à diferença entre a tarifa técnica e o valor pago pelo usuário. Entretanto, como o valor é proporcional aos resultados de bilhetagem e houve uma alta queda no número de passageiros, o subsídio deve ser compatível com a atual demanda.

Entre as muitas questões que merecem atenção durante o período incerto de duração da pandemia do novo Coronavírus, está a questão do aumento do preço das passagens. Em Joinville/SC, por exemplo, estudos de impacto da Covid-19 sobre o sistema de transporte público municipal,

---

1 Municípios têm dificuldades para manter transporte público na pandemia; União ainda estuda ações - <https://www.cnm.org.br/comunicacao/noticias/municipios-tem-dificuldades-para-manter-transporte-publico-na-pandemia-uniao-ainda-estuda-acoas>





## CÂMARA DOS DEPUTADOS DEPUTADO FEDERAL FABIO SCHIOCHET

considerando o fator Oferta x Demanda, já indicam a necessidade de um aumento de 24,36% no preço dos bilhetes, o que elevaria o valor dos atuais R\$ 4,87 para R\$ 6,06, tornando um serviço caro e conseqüentemente inviável para boa parte da população da cidade. Há de se ressaltar que no Estado de Santa Catarina, onde Joinville se situa, a circulação do transporte público foi suspensa em sua totalidade.

Mesmo em municípios que não tiveram suspensão total dos serviços de transporte, a demanda caiu drasticamente, isso devido às medidas de isolamento social decretadas em todos os Estados.

Estudo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) denominado "Impactos do coronavírus no transporte público de ônibus" aponta dados alarmantes sobre os sistemas de transportes impactados por decretos que visam o isolamento social. Até o dia 29 de maio foram contabilizados 338 sistemas públicos de transporte urbano que tiveram redução de oferta ou paralisação total dos serviços. Uma empresa encerrou suas atividades, cinco tiveram que suspendê-las e 13 já manifestaram perspectiva de encerramento. Foram 9.235 suspensões de contratos de trabalho e 1.846 demissões.

A redução do salário dos colaboradores tem sido uma das alternativas para as empresas não decretarem falência e, na maioria dos casos, a redução do salário chega a ser de 50% (cinquenta por cento). Para essa opção, observa-se uma redução proporcional da jornada de trabalho. Em alguns municípios, como Belo Horizonte/MG e Goiânia/GO, foi adotada uma estratégia de parcelamento dos salários. Em outros, como Manaus/AM e Americana/SP, foi adotada uma escala de trabalho onde os funcionários se revezam na operacionalidade do serviço de transporte a cada determinado período.

Ainda segundo o mencionado estudo da NTU, a demanda dos serviços em todas as capitais apresentou forte queda, destacando municípios como Cuiabá/MT (91%), São Luís/MA (85%), Rio de Janeiro/RJ (81,5%),





## CÂMARA DOS DEPUTADOS DEPUTADO FEDERAL FABIO SCHIOCHET

Belém/PA (80%), Campo Grande/MS (80%) e Recife/PE (80%). Todas as reduções superaram a casa dos 50%. Além de todos os municípios de Santa Catarina, municípios como João Pessoa/PB, Jaboticabal/SP, Ilhéus/BA, Araguaína/TO, Nova Pádua/RS, Penápolis/SP e Penedo/AL tiveram seus serviços de transporte totalmente paralisados por decreto.

O mesmo estudo indica ações de municípios para estancar a sangria do setor, com subsídios, desoneração de tributos e suspensão de gratuidades, o que tem sido de grande valia, porém a grande maioria dos estados e municípios assiste ao dismantelamento do seu transporte sem apresentar soluções emergenciais, deixando as empresas atadas aos prejuízos galopantes e distantes que quaisquer rendimentos que ao menos afluem a possibilidade de falência.

Continuando sob a luz do estudo realizado pela NTU, o monitoramento de medidas de outros países relacionadas à proteção do setor de transporte público aponta que países como Estados Unidos, Espanha, Alemanha, Reino Unido, Canadá, entre outros, já dispensaram grandes somas de recursos em pacotes de ajuda financeira.

A proposta em questão cria o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup, que concederá benefícios fiscais às empresas de ônibus, durante o período que vai até o dia 31 de dezembro de 2022. Embora todas as projeções nacionais e internacionais indiquem que a pandemia da Covid-19 seja encerrada antes da data estipulada por este Projeto de Lei, há de se considerar que o setor de transporte público em todo o país deverá sofrer ainda mais impactos negativos durante a normalização da situação social no País, inclusive, caso não haja ação, deverá ocorrer o aumento generalizado das passagens em todos os municípios do país. Todos os setores de nossa economia precisarão de fôlego para buscar a recuperação econômica do Brasil em 2021 e, certamente, a proposta do Remetup prepara este setor específico para um aguardado crescimento após a normalização social, como fim da pandemia.

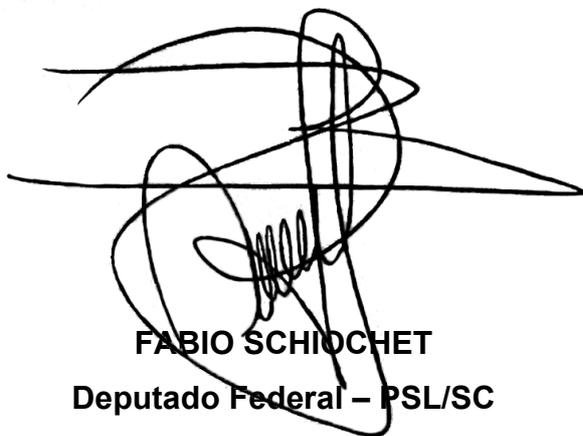




**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**DEPUTADO FEDERAL FABIO SCHIOCHET**

Diante da grande importância dos serviços de transporte público no deslocamento diário da maioria da nossa população, pela preservação dos empreendedores do setor e dos empregos dos brasileiros que impulsionam nossa economia em todas as cidades do País e redução dos prejuízos aos usuários de transporte público, contamos com apoio de nossos Pares para a aprovação da presente proposta legislativa.

Sala da Comissão, em 10 de junho de 2020.



**FABIO SCHIOCHET**  
**Deputado Federal – PSL/SC**

Documento eletrônico assinado por Fabio Schiochet (PSL/SC), através do ponto SDR\_56479, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



\* C D 2 0 3 8 7 8 6 9 7 2 0 \*