

**COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 1.927, DE 2003, DO SR. FERNANDO DE FABINHO, QUE "ACRESCENTA DISPOSITIVO À LEI Nº 10.336, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2001, PARA ISENTAR AS EMPRESAS DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO MUNICIPAL E TRANSPORTE COLETIVO URBANO ALTERNATIVO DA CONTRIBUIÇÃO DE INTERVENÇÃO NO DOMÍNIO ECONÔMICO - CIDE" - PL1927/03.**

**PROJETO DE LEI Nº 1.927-C, DE 2003**  
(Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009, no Senado Federal)

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

**Autor:** Deputado Fernando de Fabinho

**Relator:** Deputado Carlos Zarattini

## **I - RELATÓRIO**

O Projeto de Lei (PL) nº 1.927, de 2003, trata do Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Reitup, cujo objetivo é a implantação do bilhete único e a redução das tarifas cobradas do usuário do transporte urbano de passageiros.

Aprovada na Câmara dos Deputados, na forma do Substitutivo da Comissão Especial formada para sua apreciação, a matéria tramitou no Senado Federal por meio do Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 310, de 2009, que recebeu pareceres favoráveis do Senador Eduardo Amorim,

na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR); do Senador Ricardo Ferraço, na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI); e do Senador Lindbergh Farias, na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), onde foi aprovado, de forma terminativa, o Substitutivo que ora retorna para análise desta Casa.

Ato da Mesa da Câmara dos Deputados de 12 de agosto de 2013 determinou que o Projeto de Lei fosse distribuído às Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio (CDEIC); Desenvolvimento Urbano (CDU); Viação e Transportes (CVT); Finanças e Tributação (CFT); e Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). Em razão da distribuição a mais de três comissões, foi criada esta Comissão Especial para apreciar a matéria, conforme art. 34, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), incumbindo-me, como Relator designado, a apreciação das preliminares de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa e de adequação e compatibilidade financeira e orçamentária, bem como a análise de mérito.

Na presente etapa do processo legislativo, cumpre-nos analisar o Substitutivo aprovado pelo Senado Federal como uma série de emendas, podendo a Comissão manifestar-se favoravelmente a um ou mais dispositivos da proposição em análise, e contrariamente a outros, sendo, porém, incabível a apresentação de novas emendas.

No entanto, com base em seu art. 190, o Regimento permite, na hipótese da aprovação do Substitutivo do Senado, destacar qualquer dispositivo desse texto para rejeitá-lo, para fins de manutenção de artigo, inciso ou parágrafo do Substitutivo da Câmara. Pode ainda destacar dispositivos do Substitutivo da Câmara, que foram ignorados pelo Senado, para que sejam restabelecidos.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

### **CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA**

Da análise do Substitutivo do Senado não se depreende qualquer vício de inconstitucionalidade, injuridicidade ou má técnica legislativa.

Ele atende às normas constitucionais, inclusive quanto às competências legislativas da União e às atribuições do Congresso Nacional, com posterior pronunciamento do Presidente da República. Também não encontramos vícios de juridicidade ou de técnica legislativa que impeçam de apreciá-lo.

Assim, votamos pelo atendimento do Substitutivo do Senado Federal aos quesitos de constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa.

### **ADEQUAÇÃO E COMPATIBILIDADE FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA**

Em termos gerais, o Substitutivo aprovado no Senado Federal atende a legislação que rege as finanças públicas e a elaboração e execução dos orçamentos públicos, mostrando-se, portanto, adequado e compatível do ponto de vista orçamentário e financeiro.

No entanto, a nosso ver, o acréscimo do § 7º ao art. 2º não atende à preliminar de adequação e compatibilidade financeira e orçamentária. Ele estabelece que os recursos efetivamente aplicados pelos Estados, Distrito Federal e Municípios no Reitup sejam aceitos como quitação de até 30% do serviço devido pelo ente federativo por conta da renegociação de sua dívida com a União (Lei nº 9.496/2007 e Medida Provisória nº 2.185/2011). No entanto, não foi estimada a perda de receitas para a União e, conseqüentemente, não se pode precisar o impacto de sua aprovação sobre o orçamento federal.

Por isso, entendemos que o Substitutivo do Senado é adequado e compatível do ponto de vista orçamentário e financeiro, porém, nos termos do art. 190, I, do Regimento Interno, a inserção do § 7º ao art. 2º deve ser considerada como emenda aditiva e declarada inadequada e incompatível do ponto de vista orçamentário e financeiro.

### **MÉRITO**

Antes de iniciar a apreciação de mérito cumpre informar que o Poder Executivo havia editado a Medida Provisória nº 617/2013, estabelecendo alíquota zero de PIS/Pasep e Cofins sobre a receita decorrente da prestação de serviços regulares de transporte coletivo municipal rodoviário, metroviário, ferroviário e aquaviário de passageiro.

A referida MP não foi votada a tempo pelo Congresso Nacional e perdeu sua eficácia. Todavia, o PL nº 2.729-B/2011, de autoria do Deputado Mendonça Filho, que tramitou no Senado Federal como PLC nº 46/2013, foi sancionado pelo Poder Executivo, com a publicação da Lei nº 12.860, de 11 de setembro de 2013, com redação que atinge os mesmos objetivos da MP e até os amplia.

Nada obstante, a matéria sancionada em nada prejudica o Reitup, programa bem mais abrangente e vocacionado a atender outros objetivos, tais como a redução da tarifa e implantação do bilhete único.

Ressalte-se que a desoneração das receitas de prestação de serviços de transporte, nos termos do inciso I do art. 3º do Substitutivo do Senado, é diferente da constante da Lei nº 12.860/2013, retro mencionada, e, de certa forma, a complementa, pois faz referência aos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros, como se verá, texto mais adaptado à Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Portanto, nenhum dos dispositivos do Substitutivo aprovado pelo Senado Federal encontra-se regimentalmente prejudicado.

Em síntese, as principais modificações em relação ao Substitutivo da Câmara dos Deputados são as seguintes:

1. Substituição da referência feita ao transporte “metropolitano” por transporte de “caráter urbano”, para adaptar o Substitutivo da Câmara à terminologia adotada pela Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.
2. Acréscimo do veículo leve sobre trilhos (VLT), do monotrilho e de modais de transporte aquaviário entre os meios de transporte passíveis de receberem os benefícios do Reitup.
3. Extensão dos benefícios do Reitup à contraprestação pecuniária paga pelo poder público para a complementação da receita tarifária auferida pelo concessionário, bem como ao aporte de recursos destinado aos investimentos em bens reversíveis ao poder concedente, quando os serviços de transporte forem prestados sob regime de parceria público-privada.

4. Supressão da atribuição do Ministério das Cidades de coordenar os convênios entre os entes federativos no âmbito do programa.
5. Alteração na forma pela qual os benefícios fiscais serão concedidos, prevendo em alguns casos, ao invés da isenção ou redução de alíquotas de tributos, a concessão de subsídio, restituição direta ou crédito para compensação com outros tributos, até os limites quantitativos definidos em regulamento.
6. Exigência de contratação de auditoria externa independente, com atuação de âmbito nacional, e utilização de GPS para municípios com população superior a 200 mil habitantes, além de outras medidas buscando a transparência do Reitup.
7. Novas regras com respeito à verificação da regularidade fiscal e quitação de dívidas das empresas ingressantes no Reitup.
8. Permissão a que Estados, Distrito Federal e Municípios possam computar como contrapartida mínima para adesão ao programa suas despesas com subsídios concedidos para redução da tarifa e com a implantação do bilhete único ou integrado.
9. Abatimento dos recursos aplicados pelos Estados, Distrito Federal e Municípios no Reitup na quitação do serviço da dívida desses entes federativos com a União, limitada a 30% do valor mensal devido.
10. Substituição da contribuição sobre a folha de pagamentos pela cobrança sobre a receita bruta das empresas do setor, prevendo a cobrança de 2% sobre seu faturamento.
11. Obrigatoriedade de utilização de 20% de biodiesel no óleo diesel, como condição para o aproveitamento do benefício fiscal sobre esse produto, postergando em um ano a entrada em vigor dessa obrigação.
12. Alteração do mecanismo pelo qual serão ressarcidas as distribuidoras de energia por conta do desconto de 75% das tarifas de energia elétrica utilizada na tração de veículos metroferroviários. No Substitutivo da Câmara prevê-se reajuste tarifário no ano seguinte e utilização da Conta de Compensação da Variação de Valores de Itens da Parcela A (CVA) até

esse reajuste. O Senado propõe que o desconto seja integralmente compensado pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE).

13. Autorização para abertura de linha de financiamento do BNDES aos Estados e Municípios que optarem pela prestação direta do serviço de transporte urbano.
14. Fixação de prazo de dois anos contados da publicação da lei para implantação do bilhete único ou do sistema de transporte integrado física e tarifariamente.

Prosseguindo, destacamos a seguir os dispositivos do Substitutivo da Câmara que foram mantidos, alterados ou suprimidos pelo Substitutivo do Senado, bem como os novos dispositivos contidos neste.

#### **A) Dispositivos da proposição da Câmara mantidos:**

- **Do art. 1º:** o § 2º, *caput* deste parágrafo e seu inciso III.
- **Do art. 2º:** o *caput* do artigo e o *caput* do seu inciso I; o item 2 da alínea “a” do inciso I do *caput* do artigo, renumerado para item 3 no Substitutivo do Senado; as alíneas “b” e “c” do inciso I do *caput* do artigo; o *caput* da alínea “b” do inciso II do *caput* do artigo e seu item 3; o *caput* do § 1º; o § 2º (com pequena alteração de redação “É autorizada”); o *caput* do § 3º.
- **Do art. 3º:** o *caput* do artigo; a alínea “b” do inciso III do *caput* do artigo.
- **Todo o art. 5º:** renumerado para art. 4º no Substitutivo do Senado.
- **Todo o art. 6º:** renumerado para art. 5º no Substitutivo do Senado, com um pequeno ajuste de redação (“Regime Especial de que trata esta Lei”);
- **Todo o art. 8º:** renumerado para art. 7º no Substitutivo do Senado, com um pequeno ajuste de redação (“Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística”);
- **Todo o art. 9º:** renumerado para art. 14 do Substitutivo do Senado.

## **B) Dispositivos da proposição da Câmara alterados:**

- **A ementa.**
- **Do art. 1º:** o *caput* do artigo; o § 1º; os incisos I e II do § 2º.
- **Do art. 2º:** a alínea “a” do inciso I do *caput* do artigo; o item 1 da referida alínea, desdobrado nos itens 1 e 2 do Substitutivo do Senado; a alínea “d” do inciso I do *caput* do artigo; todo o inciso II do *caput* do artigo, exceção feita ao *caput* da alínea “b” e ao item 3 desta; os incisos I e II do § 1º; os incisos I e II do § 3º; o § 4º.
- **Do art. 3º:** todo o art. 3º, exceção feita ao seu *caput* e à alínea “b” do inciso III do *caput* do artigo, ressaltando-se que o parágrafo único do Substitutivo da Câmara foi suprimido pelo Senado.
- **Todo o art. 7º:** renumerado para art. 6º no Senado, ressaltando-se que os §§ 1º e 2º do Substitutivo da Câmara foram substituídos pelo parágrafo único do Substitutivo do Senado.

## **C) Dispositivos da proposição da Câmara suprimidos:**

- **Do art. 3º:** o parágrafo único, como mencionado anteriormente.
- **Todo o art. 4º.**
- **Do art. 7º:** os §§ 1º e 2º, como já mencionado, substituídos pelo parágrafo único do art. 6º, numeração dada pelo Substitutivo do Senado.

## **D) Dispositivos acrescentados à proposição da Câmara pelo Substitutivo do Senado:**

- **No art. 1º:** o § 3º.
- **No art. 2º:** o item 2 da alínea “a” do inciso I do *caput* do artigo (na realidade, como mencionado, um desdobramento do item 1 da proposta da Câmara); a alínea “e” do inciso I do *caput* do artigo; o inciso III do § 1º; os §§ 5º, 6º e 7º.

- **No art. 3º:** os itens 1 a 6 da alínea “a” do inciso III do *caput* do artigo (na realidade um desdobramento da referida alínea da proposta da Câmara); os §§ 1º a 5º.
- **No art. 7º:** o parágrafo único do art. 6º, numeração do Substitutivo do Senado, em substituição ao §§ 1º e 2º do art. 7º da proposta da Câmara, como já comentado anteriormente.
- **Os arts. 8º a 13 do Substitutivo do Senado.**

Nosso parecer manifestar-se-á favoravelmente a algumas das alterações feitas pelo Senado e contrariamente a outras, aplicando-se o disposto no art. 190, inciso I, do Regimento Interno. Dessa forma, o Substitutivo do Senado é considerado como um conjunto de emendas ao texto da Câmara dos Deputados.

Por simplicidade, nosso voto será dado por grupo de dispositivos.

I – Quanto aos dispositivos do Substitutivo da Câmara **mantidos** pelo Senado:

Tratando-se de dispositivos idênticos ou muito semelhantes, com pequenos ajustes de mera redação, nosso voto é pela sua aprovação com o texto do Substitutivo do Senado.

II – Quanto aos dispositivos do Substitutivo da Câmara **alterados** pelo Senado:

Em relação aos dispositivos modificados pelo Substitutivo do Senado, estamos propondo a aceitação de várias das redações propostas pela Casa Revisora.

Iniciamos pelo subgrupo de dispositivos que aprimoram o texto do PL nº 1.927/2003, sem, no entanto, alterar fundamentalmente o mérito do que havia sido aprovado na Câmara.

É o caso da modificação da ementa; do *caput* do art. 1º; dos incisos I e II do § 2º do art. 1º; da alínea “d” do inciso I do *caput* do art. 2º; do inciso II do *caput* do art. 2º e de sua alínea “a”; do item 1 da alínea “b” do inciso II do *caput* do art. 2º; dos incisos I e II do § 1º do art. 2º; do inciso I do § 3º do art. 2º; do § 4º do art. 2º; do inciso I do *caput* do art. 3º.

Basicamente, os textos alterados substituem a referência feita ao transporte “metropolitano” por transporte de “caráter urbano”, bem como “modais” por “modos”, alterações realizadas para adaptar o Substitutivo da Câmara à terminologia adotada pela Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Assim, nos termos dos incisos XI a XII do art. 4º da referida Lei, ficará sob o amparo do Reitup o serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos, acolhendo os casos que envolvam diferentes estados da Federação ou até mesmo as cidades gêmeas na fronteira do País.

Também são expostos, de forma mais adequada, os objetivos do Reitup, qual seja: a busca do preço justo da tarifa cobrada do usuário e da qualidade na prestação do serviço. Na mesma linha, garante-se a transparência do sistema, ao se exigir, por exemplo, a contratação de auditoria externa independente nos Municípios com mais de 200.000 habitantes.

Dessa forma, propomos a aprovação dos dispositivos acima mencionados, com a redação dada pelo Senado.

Estamos votando ainda pela aprovação do § 1º do art. 1º e do *caput* do art. 7º, renumerado para art. 6º no Substitutivo do Senado. Esses dispositivos incluem o VLT, o monotrilho e o transporte aquaviário dentre os meios de transporte a serem beneficiados pelo projeto, o que aprimora, é claro, a proposta da Câmara.

Acolhemos também as novas redações para a alínea “c” do inciso II do *caput* do art. 2º, que trata da obrigatoriedade de a empresa que aderir ao Reitup estar em dia com suas obrigações fiscais e previdenciárias. É recomendável controlar o ingresso das empresas mediante apresentação de certidões negativas de débito com as fazendas federal, estaduais e municipais, inclusive quanto às contribuições previdenciárias, medida que, de fato, parece dar menos margem de discricionariedade na gestão do programa, sem, no entanto, descurar do controle da regularidade fiscal da empresa ingressante.

Apoiamos também a nova redação para o inciso II do § 3º do art. 2º, que exige que a empresa ingressante no Reitup tenha iniciado o

processo de parcelamento do débito em atraso. A proposta do Senado, em princípio, induz o acerto de contas entre fiscos e concessionária ou permissionária, pois força o parcelamento do tributo devido.

Na linha de aprovação da redação do Senado, resgatando, no entanto, parte do Substitutivo da Câmara, temos o item 1 da alínea “a” do inciso I do *caput* do art. 2º, que foi desdobrado pelo Senado nos itens 1 e 2.

O Substitutivo da Câmara tratava, no mesmo item 1, da redução, isenção ou não incidência do ISS sobre o serviço de transporte e do ICMS sobre os principais insumos envolvidos na prestação de tal serviço.

O Substitutivo do Senado trouxe no item 1 a redução, isenção ou não incidência dos impostos sobre serviços de transporte coletivo, admitindo-se ainda a restituição às empresas beneficiadas.

Não nos opomos à redação dada pelo Senado para o item 1, uma vez que a proposta de desoneração tributária da Câmara foi basicamente acolhida e até aprimorada pela possibilidade de o Município dar sua contrapartida mediante restituição do tributo à empresa e conseqüente rebate na tarifa.

Todavia, faz-se necessário um ajuste para restabelecer a possibilidade de desoneração das taxas municipais de fiscalização e serviço, contida no Substitutivo da Câmara.

Propomos, então, que o item 1 tenha a seguinte redação:

*“1. a redução, a isenção ou a não incidência dos tributos sobre os serviços de transporte coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros, incluindo o imposto sobre serviços de qualquer natureza (ISS) e as taxas de fiscalização e serviço, admitida a hipótese de restituição às pessoas jurídicas de que trata o § 1º do art. 1º;”*

Em suma, nosso parecer é pela aprovação do item 1 da alínea “a” do inciso I do *caput* do art. 2º do Substitutivo do Senado, com

manutenção de expressões do Substitutivo da Câmara, dispostas da seguinte forma:

- aprovação da expressão “a redução, a isenção ou a não incidência”, constante do item 1 do Substitutivo do Senado;
- aprovação da expressão “dos tributos”, constante do item 1 do Substitutivo do Câmara;
- aprovação da expressão “sobre os serviços de transporte coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros, incluindo o imposto sobre serviços de qualquer natureza (ISS)”, constante do item 1 do Substitutivo do Senado;
- aprovação da expressão “taxas de fiscalização e serviço”, constantes do item 1 do Substitutivo do Câmara;
- aprovação da expressão “admitida a hipótese de restituição às pessoas jurídicas de que trata o § 1º do art. 1º”, constante do item 1 do Substitutivo do Senado;
- inclusão, para fins de redação final, da conjunção “e” e do artigo “as”.

E pela rejeição da seguinte expressão constante do item 1 da alínea “a” do inciso I do *caput* do art. 2º do Substitutivo do Senado:

- rejeição da expressão: “de impostos”.

A redação do item 2 da alínea “a” do inciso I do *caput* do art. 2º do Substitutivo do Senado também será parcialmente alterada.

No Senado, a redução, isenção ou não incidência do ICMS sobre a aquisição de óleo diesel, chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar foi substituída pela concessão de subsídio ou restituição direta às empresas beneficiadas, até os limites quantitativos definidos em regulamento.

A justificação do relator da matéria na Comissão de Assuntos Econômicos – Senador Lindbergh Farias – é de que os regimes de tributação do ICMS sobre os produtos mencionados são muito complexos,

envolvendo frequentemente substituição tributária, o que dificultaria a desoneração das operações. Sua proposta remeteria a solução de eventuais problemas para o regulamento.

Concordamos com os argumentos do Senador. No entanto, acreditamos que seja necessário preservar, no caso do ICMS, a possibilidade de a desoneração ser realizada mediante redução, isenção ou não incidência do tributo sobre as operações com os principais insumos do transporte público. Parece-nos que limitar a colaboração dos Estados para o Reitup à concessão de subsídio ou restituição direta seria colocar uma camisa-de-força sobre os governos estaduais, exigindo que efetuem dispêndios diretos, por via orçamentária, enquanto União e Municípios podem fazê-lo mediante renúncia de receitas, opção, na prática, mais factível.

Com a redação dada ao referido item 2 não vemos como, por exemplo, estabelecer isenção do ICMS por meio de convênio CONFAZ. Embora reconheçamos a dificuldade operacional apontada pelo Senador Lindbergh, lembramos que as empresas de transporte público compram óleo diesel, chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar em grandes quantidades, podendo, sim, os fiscos estaduais criarem regime especial que viabilize compras diretas dessas companhias junto aos fornecedores onde é realizada a substituição tributária.

Enfim, louvamos a iniciativa do Senado em flexibilizar o Reitup ao possibilitar aos Estados, Distrito Federal e Municípios realizarem sua contrapartida mediante concessão de subsídio ou restituição direta para as empresas de transporte. Mas acreditamos que seja prudente manter a redução, a isenção e a não incidência do ICMS sobre insumos no texto votado nesta Casa.

Para tanto, propomos para o referido item 2 a seguinte redação:

*“2. a redução, a isenção ou a não incidência do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços - ICMS sobre óleo diesel, chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar, quando empregados no transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, admitida a hipótese de 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, até os limites quantitativos definidos em regulamento, observadas as demais disposições legais aplicáveis; e”*

Em suma, nosso parecer é pela aprovação das seguintes expressões constantes dos itens da alínea “a” do inciso I do *caput* do art. 2º dos Substitutivos do Senado e da Câmara:

- aprovação da expressão “a redução, a isenção ou a não incidência”, constante do item 1 do Substitutivo da Câmara;
- aprovação da expressão “do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS)”, constante do item 2 do Substitutivo do Senado;
- aprovação da expressão “sobre”, constante do item 2 do Substitutivo do Senado;
- aprovação da expressão “óleo diesel, chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar, quando empregados no transporte público coletivo urbano e de caráter urbano,”, constante do item 2 do Substitutivo do Senado;
- aprovação da expressão “admitida a hipótese de”, constante do item 1 do Substitutivo do Senado;
- aprovação da expressão “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,”, constante do item 2 do Substitutivo do Senado;
- aprovação da expressão “até os limites quantitativos definidos em regulamento, observada as demais disposições aplicáveis; e”, constante do item 2 do Substitutivo do Senado.

E pela rejeição das seguintes expressões constantes dos itens 1 e 2 da alínea “a” do inciso I do *caput* do art. 2º do Substitutivo do Senado:

- rejeição das expressões: “de impostos sobre os serviços de transporte coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros, incluindo o imposto

sobre serviços de qualquer natureza (ISS)” e “restituição às pessoas jurídicas de que trata o § 1º do art. 1º”, constantes do item 1 do Substitutivo do Senado; e

- rejeição das expressões: “recolhido” e “a aquisição de”, constante do item 2 do Substitutivo do Senado.

Quanto à nova redação dada ao inciso II do *caput* do art. 3º, que trata da CIDE-Combustíveis, estamos diante um caso semelhante ao descrito anteriormente. De fato, a cobrança da CIDE de importadores e refinarias dificulta o aproveitamento da desoneração fiscal por parte das empresas de transporte. Assim, a concessão de subsídios, até os limites definidos em regulamento, como proposto no Substitutivo do Senado, pode vir a ser o instrumento que viabilize o benefício da redução da CIDE sobre óleo diesel, pelo que aprovamos sua inclusão no texto da Lei.

Porém, a redação aprovada pode dar margem à interpretação de que a concessão de subsídios exclui a possibilidade de se reduzir a zero a alíquota da contribuição.

Então, votamos pelo acatamento da emenda, tomando-a como aditiva, para incluir a concessão de subsídio como instrumento de desoneração, proposta pelo Senado, e preservar a possibilidade de redução da alíquota da CIDE a zero, votada na Câmara.

O referido inciso fica, então, com a seguinte redação:

*“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, 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, ou concessão de subsídio em valor equivalente à alíquota efetiva integral praticada, até os limites quantitativos definidos em regulamento;”*

Registre-se que o texto acima acompanha a redação dada pelo Senado, aceitando a supressão da lei instituidora da CIDE-Combustíveis e utilizando o conceito de transporte de caráter urbano.

Assim, nosso parecer é pela aprovação das seguintes expressões constantes do inciso II do *caput* do art. 3º dos Substitutos do Senado e da Câmara:

- aprovação da expressão: “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,” constante do Substitutivo do Senado;
- aprovação da expressão: “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,” constante do Substitutivo do Senado;
- aprovação da expressão: “ou”, constante do Substitutivo da Câmara;
- aprovação da expressão: “concessão de subsídio em valor equivalente à alíquota efetiva integral praticada,” constante do Substitutivo do Senado;
- aprovação da expressão: “até os limites quantitativos definidos em regulamento”, constante do Substitutivo do Senado.

E pela rejeição da seguinte expressão constante do inciso II do art. 3º do Substitutivo do Senado Federal:

- rejeição da expressão “mediante a”.

A mesma linha de voto é proposta para o inciso III do *caput* do art. 3º e sua alínea “a”, desdobrada em itens 1 a 6 pelo Senado, dispositivos que se referem ao PIS/Pasep e à Cofins incidentes sobre os insumos utilizados no serviço de transporte.

O Senado incluiu a “concessão de crédito em relação a outros tributos federais, contribuição previdenciária, ou restituição direta, nos termos do regulamento” como instrumento de desoneração das contribuições sociais, mas, na forma redigida, poderá haver interpretação de que não há possibilidade de se reduzir a zero suas alíquotas.

Votamos, então, pelo acatamento da redação do Senado como emenda aditiva, de forma a aceitar a concessão de crédito e a restituição direta como forma de desoneração, preservando, no entanto, a possibilidade de redução a zero das alíquotas, contida no texto da Câmara.

Os dispositivos ficam com a seguinte redação:

*“III - redução a zero, inclusive mediante concessão de crédito em relação a outros tributos federais ou contribuição previdenciária, ou restituição direta, até os limites quantitativos definidos 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 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:*

- 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;”*

Observe-se que acatamos a inclusão da palavra “natural”, no item 2, para especificar o gás veicular objeto da desoneração e da expressão “transporte de caráter urbano”, na alínea “a”, assunto já tratado

anteriormente. Além disso, a expressão “até os limites definidos” foi deslocada da alínea “a” para o *caput* do inciso III, formando a expressão “até os limites quantitativos definidos nos termos do regulamento”, descartando-se, para evitar redundância, a expressão “em regulamento”, constante da referida alínea.

Quanto ao inciso IV do *caput* do art. 3º do Substitutivo do Senado, nosso voto será construído em conjunto com a apreciação do novo art. 13, incluído pelo Senado, pois, em essência, ambos os dispositivos cuidam da mesma matéria.

Trata-se da substituição da contribuição sobre a folha de pagamentos pela cobrança sobre a receita bruta das empresas do setor. O texto da Câmara previa a alíquota de 3,5%, cumulada com a cobrança de 0,5% para cobrir aposentadorias especiais no exercício de trabalho que prejudiquem a saúde, proposta superada pela aprovação da Lei nº 12.546/2011, que fixou alíquotas bem mais amenas para a substituição da cobrança sobre a folha de pagamento.

Na tramitação pelo Senado, a adaptação do projeto a essa nova realidade deu-se mediante alteração da redação do inciso IV do *caput* do art. 3º e inclusão de um novo art. 13, que acrescenta o art. 7º-A à Lei nº 12.546/2011, dispositivo que tem alguns problemas de ordem técnica, a seguir descritos.

O inciso III do art. 7º da referida Lei já contempla a substituição da contribuição para “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”, benefício que se estenderá até 31 de dezembro de 2014.

Note-se que a redação do dispositivo legal em vigor e do art. 7º-A proposto pelo Senado diz respeito ao transporte em região metropolitana, referência que foi alterada em todo o projeto para adaptá-lo à Lei nº 12.587/2012, como já explicado anteriormente.

Assim, a aprovação do art. 13 do Substitutivo do Senado poderia trazer problemas na sua interpretação e aplicação, afinal a substituição

da contribuição sobre a folha de pagamento pela receita bruta alcançaria o transporte municipal e em região metropolitana, enquanto os demais benefícios do Reitup seriam aplicáveis ao transporte urbano e de caráter urbano.

Não há como tornar homogêneo o tratamento fiscal por meio de regulamentação infralegal, uma vez que os princípios de Direito Tributário são bastante estritos com respeito à concessão de incentivos fiscais, exigindo-se interpretação literal da lei que os concede.

Outro problema refere-se ao código CNAE 4922-1, classificação que abrange transporte rodoviário intermunicipal, interestadual e internacional de passageiros, atividades que escapam completamente do escopo do presente projeto de lei.

Finalmente, não é de boa técnica coexistirem na mesma lei dispositivos praticamente idênticos, no que tange às empresas de transporte rodoviário coletivo de passageiros, sendo um deles de vigência temporária (o art. 7º, III) e o outro de natureza permanente (o sugerido art. 7º-A), sempre lembrando que não há como, nesta etapa do processo legislativo, corrigir eventuais problemas com novas redações.

Por tudo isso, propomos que o inciso IV do *caput* do art. 3º aproveite expressões contidas no Substitutivo do Senado, inclusive no seu art. 13, e no Substitutivo da Câmara.

A redação proposta é a seguinte:

*“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 a receita bruta, conforme o disposto na Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, por tempo indeterminado, enquanto vigorar a adesão, na forma da lei, ao Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e de Caráter Urbano de Passageiros (Reitup).”*

Então, em relação ao referido inciso IV, nosso parecer é pela aprovação do Substitutivo do Senado, compondo-o com as seguintes expressões constantes do inciso IV do *caput* do art. 3º do Substitutivo da Câmara e do art. 13 do Substitutivo do Senado:

- aprovação da expressão “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”, constante do inciso IV do art. 3º do Substitutivo do Senado;
- aprovação da expressão “receita bruta”, constante do inciso IV do art. 3º do Substitutivo da Câmara;
- aprovação da expressão “conforme o disposto”, constante do inciso IV do art. 3º do Substitutivo do Senado;
- aprovação da expressão “Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011”, constante do inciso IV do art. 3º do Substitutivo do Senado;
- aprovação das expressões “por tempo indeterminado” e “enquanto vigorar a adesão, na forma da lei, ao Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e de Caráter Urbano de Passageiros (Reitup)”, constantes do art. 13 do Substitutivo do Senado;
- inclusão, para fins de redação final, do artigo “a” e da preposição “na”.

E pela rejeição das seguintes expressões contidas no Substitutivo do Senado:

- rejeição das expressões “o faturamento” e “no art. 7º-A da”, constantes do inciso IV do art. 3º do Substitutivo do Senado;
- rejeição da expressão “contribuirão 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”, constante do art. 13 do Substitutivo do Senado.

Para finalizar esta seção do nosso voto, estamos rejeitando as novas redações dadas à alínea “a” do inciso I do *caput* do art. 2º

e ao item 2 da alínea “b” do inciso II do *caput* do art. 2º, restabelecendo-se as redações dadas pelo Substitutivo da Câmara.

No primeiro caso, porque não concordamos com a supressão da atribuição do Ministério das Cidades de coordenar os convênios entre os entes federativos.

A nosso ver, algumas balizas básicas contribuirão para o sucesso do programa. Uma delas é atribuir sua coordenação ao órgão do Governo Federal responsável por tratar da mobilidade urbana, evitando que outros segmentos do Poder Executivo comandem o Reitup tendo como meta o atingimento de outros objetivos, fiscais, tarifários, econômicos etc., todos meritórios, mas nem sempre alinhados com a redução do preço do transporte público.

Votamos, então, pela rejeição da redação dada pelo Senado para a alínea “a” do inciso I do *caput* do art. 2º e pela manutenção da redação do Substitutivo da Câmara dada para o referido dispositivo.

No segundo caso, trata-se de mera questão de redação, uma vez que o texto do Senado estabelece para as empresas o “compromisso de praticar as tarifas específicas no laudo”, quando, evidentemente, trata-se de “praticar as tarifas especificadas no laudo”. Rejeite-se, portanto, o item 2 da alínea “b” do inciso II do *caput* do art. 2º, com redação dada pelo Senado, restabelecendo-se a redação do Substitutivo da Câmara.

III – Quanto aos dispositivos do Substitutivo da Câmara **suprimidos** pelo Senado:

Votamos contra a exclusão do parágrafo único do art. 3º do Substitutivo da Câmara, que autoriza a Secretaria da Receita Federal do Brasil a estabelecer regras especiais de fiscalização e controle sobre as operações beneficiadas no âmbito federal.

Isso porque é necessário guardar estrita vigilância sobre a lisura do aproveitamento dos incentivos fiscais do Reitup. As empresas beneficiárias podem prestar vários tipos de serviços que não estão contemplados pelo regime especial. Então, o controle da movimentação dos insumos nessas empresas será muito importante para se evitar fraudes.

Propomos, então, sua manutenção, renumerado para § 4º do art. 3º, pois, como se verá à frente, acataremos a inclusão dos §§ 1º a 3º propostos pelo Senado.

Por outro lado, acolhemos a supressão do art. 4º do Substitutivo da Câmara, que estabelecia a fixação dos limites para a renúncia fiscal da União por decreto do Poder Executivo.

De fato, no caso específico do Reitup, esse cuidado é desnecessário, afinal o montante de renúncia de receitas sempre poderá ser calibrado pelo Governo Federal, já que a adesão ao programa exige a assinatura de convênio entre os entes federativos. Assim, a União pode assiná-los de acordo com o espaço fiscal existente.

Nesse passo, o art. 4º do texto da Câmara serviria apenas para burocratizar o Reitup, motivo qual votamos pela sua supressão.

Também estamos aprovando a supressão dos §§ 1º e 2º do art. 7º do Substitutivo da Câmara, uma vez que votamos pelo acolhimento do parágrafo único do art. 6º, renumerado pelo Substitutivo do Senado.

Em essência, o que está em questão é a forma pela qual a distribuidora de energia elétrica será ressarcida pelo desconto de 75% sobre a tarifa da energia empregada na tração de veículos (metrô, VLT, trens metropolitanos, trólebus etc.).

Na proposta da Câmara, haveria reajuste tarifário no ano seguinte, sendo o desconto bancado pela Conta de Compensação da Variação de Valores de Itens da Parcela A (CVA) até esse reajuste. O Senado propõe que o desconto seja integralmente compensado pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE).

De fato, a proposta do Senado representa um aprimoramento do projeto, pois faz com que o ajuste de contas ocorra dentro do próprio sistema tarifário, sem necessidade, pelo menos num primeiro momento, de elevação da tarifa.

Ressalte-se que, segundo levantamento realizado pela Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos –

ANP-Trilhos, as concessões de transporte que utiliza tração metroferroviária consomem cerca de 1.650 GWh/ano, cobrados à tarifa média de R\$ 202,91 por MWh, o que resulta num dispêndio anual de aproximadamente R\$ 340 milhões. O desconto de 75% representará, portanto, um subsídio de algo como R\$ 255 milhões anuais.

Segundo a ANEEL, de janeiro a agosto de 2013, foram homologados os seguintes dispêndios à conta da CDE:

<b>Dispêndios homologados até agosto de 2013</b>	
Subsídios Tarifários	R\$ 3.249.319.730,17
Redução Tarifária Equilibrada	R\$ 306.285.153,13
CVA de Energia e de ESS	R\$ 3.042.922.168,52
Exposição Involuntária, ESS e Risco Hidrológico	R\$ 5.312.497.776,63
<b>Total</b>	<b>R\$ 11.911.024.828,45</b>

Tomando os valores acima de forma proporcional, verifica-se que o desconto proposto para a tarifa, caso tivesse sido aprovado no início deste ano, teria representado 1,4% do total de dispêndios arcados pela CDE, custo insignificante perto do enorme benefício para as grandes massas das periferias que se deslocam em direção aos grandes urbanos, basicamente, por modais de transporte público metroferroviário eletrificado.

Outra informação relevante é de 85% da frota metroviária utiliza concepção técnica obsoleta no que tange ao sistema elétrico, baseado na utilização de corrente contínua. À medida que essa frota for substituída por trens que se utilizam de corrente alternada – ação inadiável para garantir a manutenção e melhoria do sistema metroferroviário –, a redução do consumo de energia de tração será significativo, uma vez que os trens mais modernos consomem entre 35% a 40% da energia utilizada pelos da frota atual.

Portanto, o dispêndio do Reitup a ser bancado pela CDE será relativamente pequeno, frente aos benefícios para a população, e decrescente ao longo do tempo.

Por isso, votamos pela substituição dos §§ 1º e 2º do art. 7º do Substitutivo da Câmara pelo parágrafo único do art. 6º do Substitutivo do Senado.

#### IV – Quanto aos **novos** dispositivos do Substitutivo do Senado:

Votamos favoravelmente ao acréscimo do § 3º ao art. 1º, para estender os benefícios do Reitup aos serviços de transporte prestados sob regime de parceria público-privada.

Trata-se de ampliação meritória do escopo do projeto, possibilitando a implantação do Reitup independentemente do regime jurídico utilizado para a prestação de serviços de transporte.

Além disso, em linha com o decidido anteriormente, propomos o acatamento dos novos dispositivos acrescidos pelo Senado com os objetivos de adequar a redação do projeto à Política Nacional de Mobilidade Urbana e de explicitar a obrigatoriedade da redução das tarifas de transporte.

São eles: a alínea “e” do inciso I do *caput* do art. 2º; o inciso III do *caput* do art. 2º; o § 5º do art. 2º; o § 1º do art. 3º.

Com a aprovação desse conjunto de dispositivos, fica garantida a redução dos valores das tarifas cobradas do usuário, inclusive mediante a apropriação dos ganhos de eficiência para esse fim. Prescreve-se que a metodologia definida pelo regulamento estabelecerá valores de referência para os custos, admitindo-se o uso de valores diferentes conforme a realidade local. Com isso, evitaremos a apropriação das desonerações tributárias pelas empresas de transporte, fortalecendo aquilo que sempre foi o real objetivo da proposta: a implantação do bilhete único e a redução da tarifa.

Estamos propondo, no entanto, a rejeição do § 6º do art. 2º do Substitutivo do Senado, que permite aos Estados, Distrito Federal e Municípios computar despesas com subsídios concedidos para redução da tarifa como contrapartida para adesão ao programa.

Atualmente, vários entes federativos concedem subsídios para diminuir o preço das passagens. Com a redação dada ao novo dispositivo, poderá ser interpretado que eles ficariam dispensados de conceder os benefícios fiscais previstos no art. 2º do projeto, o que poderia descaracterizar o Reitup como um sistema nacional cujos ônus sejam partilhados entre União, Estados e Municípios.

Ademais, o Reitup tem que ser visto como um esforço extra, de todos os entes da Federação, em relação aos dispêndios hoje alocados para o transporte público, adicional este que pode vir a frustrar-se caso aprovado o novo parágrafo, motivo pelo qual ele deve ser rejeitado.

Do mesmo modo, o § 7º inserido no art. 2º pelo Senado deve, a nosso ver, ser rejeitado, caso superada a preliminar de inadequação e incompatibilidade orçamentária e financeira.

Ainda que limitado a 30% do valor mensal devido à União, o rebate sobre o serviço da dívida dos Estados, Distrito Federal e Municípios pode tornar o Governo Federal o único financiador do Reitup, desvirtuando a concepção original do programa, que pressupõe a solidariedade entre os entes federativos.

Ou, pior ainda, os entes federativos que mantiveram o controle de suas contas e não precisaram recorrer à ajuda federal para refinar suas dívidas serão prejudicados, pois não terão direito ao rebate dado aos devedores.

Ora, não faz sentido a União ser a única a comprometer recursos para sanar um problema de ordem local: todos os responsáveis tem que contribuir com algum recurso, até para garantir a fiscalização da aplicação de valores e, com isso, evitar desperdícios. Tornar o programa quase gratuito para os governos locais seria uma temeridade sob o ponto de vista do controle do Reitup.

Além disso, a perda de receitas envolvida pode tornar o programa inviável do ponto de vista financeiro, haja vista que o espaço fiscal no orçamento federal encontra-se bastante apertado.

Portanto, votamos pela rejeição do § 7º do art. 2º do Substitutivo do Senado.

Votamos a favor do § 2º do art. 3º, que obriga as empresas integrantes do Reitup a continuarem a realizar o pagamento de parcelamento para quitar débitos com as fazendas públicas, INSS e FGTS, sob pena de exclusão do programa. Votamos pela sua aprovação, especialmente

porque, além dos débitos tributários e previdenciários, exige-se a continuação do pagamento do FGTS parcelado.

Conta também com nosso voto o § 3º do art. 3º do Substitutivo do Senado. Sua redação garantirá às empresas que aderirem ao Reitup o aproveitamento dos incentivos fiscais do programa, independentemente da revogação de desonerações concedidas em caráter geral aos contribuintes, como, por exemplo, no caso da substituição da contribuição previdenciária sobre a folha de pagamento pela incidência sobre a receita bruta. Votamos pela sua aprovação.

Rejeitamos, contudo, os §§ 4º e 5º do art. 3º do Substitutivo do Senado, que tratam da obrigação de utilização de 20% de biodiesel ao óleo diesel.

Um benefício fiscal, para ser eficaz, tem que ter foco. São vários os exemplos de desonerações tributárias que não foram capazes de produzir os resultados esperados por conta da necessidade de se atender outras obrigações que não estavam diretamente relacionadas ao objetivo pretendido.

O Reitup busca viabilizar uma verdadeira revolução no transporte urbano com o bilhete único e integrado, meta tão complexa, que exigirá ainda muitos anos para funcionar plenamente nos centros urbanos. Não podemos, logo no início do programa, criar outras dificuldades para sua implantação. Num segundo momento, apoiaremos integralmente a obrigatoriedade de utilização de biodiesel no transporte urbano. Mas não antes de o sistema estar em pleno funcionamento.

Então, nada obstante seu inegável mérito do ponto de vista ambiental, votamos contra os referidos parágrafos.

Como já mencionado anteriormente, estamos acolhendo o parágrafo único do art. 6º do Substitutivo do Senado, que define a CDE como forma de compensação às distribuidoras de energia, em substituição aos §§ 1º e 2º do art. 7º do Substitutivo da Câmara. As razões de voto já foram expostas.

Quanto ao art. 8º, votaremos pela sua aprovação, com aproveitamento de expressões contidas nos arts. 9º e 10, dispositivos que

tratam de matéria correlata e que, como se verá à frente, serão rejeitados na parte remanescente.

A redação proposta é a seguinte:

*“Art. 8º Os órgãos públicos concedentes do serviço de transporte coletivo de passageiros deverão publicar em seu sítio oficial 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, no mínimo, as seguintes informações:*

*I – o laudo a que se refere o art. 2º, inciso I, alínea “d”, desta Lei;*

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

*III – as planilhas de custos e receitas e o balanço patrimonial das pessoas jurídicas prestadoras do serviço de transporte coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros que aderirem ao Regime Especial de que trata esta Lei.*

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

Então, em relação ao art. 8º, nosso parecer é pela aprovação do Substitutivo do Senado, compondo-o com as seguintes expressões constantes dos arts. 9º e 10 do Substitutivo do Senado:

- aprovação integral do *caput* do art. 8º, dos seus incisos I e II e do parágrafo único, todos do Substitutivo do Senado;
- aprovação da expressão “as planilhas de custos e receitas e o balanço patrimonial”, constante do inciso III do art. 8º do Substitutivo do Senado;
- aprovação da expressão “pessoas jurídicas prestadoras do serviço de transporte coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros”, constante do § 2º do art. 10 do Substitutivo do Senado;

- aprovação da expressão “aderirem ao Regime Especial de que trata esta Lei”, constante do *caput* do art. 9º do Substitutivo do Senado;
- inclusão, para fins de redação final, da preposição “das” e do pronome relativo “que”.

E pela rejeição das seguintes expressões contidas no Substitutivo do Senado:

- rejeição da expressão “de que trata o art. 10 desta Lei”, constante do inciso III do art. 8º do Substitutivo do Senado;
- rejeição das expressões “Às empresas concessionárias de serviço público de transporte coletivo de passageiros, inclusive aquelas que não” e “aplica-se a Lei nº 12.527, de 2011”, constantes do *caput* do art. 9º do Substitutivo do Senado;
- rejeição dos §§ 1º a 3º do art. 9º do Substitutivo do Senado;
- rejeição da expressão “Os documentos a que se referem o *caput* deste artigo e a alínea ‘d’ do inciso I do *caput* do art. 2º serão assinados pelos responsáveis técnicos por sua produção e pelos representantes legais das respectivas”, constante do § 2º do art. 10 do Substitutivo do Senado;
- rejeição do *caput* do art. 10 e seus §§ 1º e 3º, do Substitutivo do Senado.

Observe-se que todas essas operações visam apenas ajustar a redação do inciso III do art. 8º, sem qualquer alteração de conteúdo.

De fato, os méritos do art. 8º são evidentes. A divulgação pela *internet* dos laudos, planilhas de custo e relatórios de auditoria, nos termos da Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso às Informações), visa dar transparência ao Reitup, viabilizando o controle popular sobre a renúncia de receitas decorrente da sua implantação.

Ademais, a nosso ver, a redação acima proposta recaptura o que há de essencial nos arts. 9º e 10, impondo obrigações aos órgãos públicos e às empresas integrantes do Reitup, sem colocar em risco a juridicidade do programa.

Há dúvidas sobre a constitucionalidade dos arts. 9º e 10, afinal trata-se de uma lei federal impondo obrigações relacionadas a serviço prestado localmente, de competência preponderantemente municipal ou, em alguns casos, estadual.

Enquanto tais imposições refiram-se apenas às empresas integrantes do Reitup, entendemos que o princípio da razoabilidade esteja atendido, uma vez que a União colaborará com seu financiamento, mediante pesada renúncia de receitas, e tem o direito de estabelecer condições para o ingresso no programa. Vale lembrar que o regime funciona à base de convênio entre os entes federativos e de adesão voluntária dos concessionários e permissionários.

A questão muda de prisma se a lei federal busca estabelecer obrigações a todas as empresas concessionárias de serviço público de transporte coletivo de passageiros. Nesse caso, parece haver uma ingerência da União em assunto afeito aos governos locais.

Também parece fora de propósito enviar planilhas de custos e receitas e balanços patrimoniais de empresas aos Tribunais de Contas, conforme previsto no § 1º do art. 10. De fato, a fiscalização de pessoas jurídicas do setor privado diretamente pelas Cortes de Contas escapa ao escopo da sua atuação, que deve concentrar-se no controle e fiscalização dos órgãos públicos.

De toda forma, acreditamos que a supressão dos arts. 9º e 10 não comprometerá a transparência do Reitup. Na realidade, vários dos dispositivos constantes dos artigos ora suprimidos poderão ser restabelecidos na regulamentação do art. 8º, tais como a forma pela qual o Poder Público e as concessionárias/permissionárias atenderão aos pedidos de informação dos cidadãos (art. § 9º, §§ 1º a 3º) e a exigência de assinatura dos responsáveis técnicos pelos documentos e dos representantes legais da empresa (art. 10, § 2º).

Por isso, votamos pela rejeição dos art. 9º e 10, exceção feita às expressões acolhidas no inciso III do art. 8º, conforme descrito anteriormente.

Sugerimos, ainda, a aprovação do art. 11 do Substitutivo do Senado, que possibilita acesso a linhas de financiamento do BNDES aos Estados e Municípios que optarem pela prestação direta do serviço de transporte urbano. Prestando o setor público diretamente o serviço de transporte, nada mais justo do que o banco dar o apoio necessário, até para honrar a inclusão do “S” na sua sigla. Votamos pela aprovação.

Por outro lado, não apoiamos a inclusão do art. 12 do Substitutivo do Senado, que fixa o prazo de dois anos contados da publicação da lei para implantação do bilhete único ou do sistema de transporte integrado física e tarifariamente.

Se a redação fixasse esse prazo a partir da adesão ao Reitup, ela contaria com nosso apoio. No entanto, da forma como se apresenta para a votação, o art. 12 parece fixar um prazo inexorável de dois anos para que os agentes envolvidos realizem todas as etapas da implantação do sistema e, após esse período, o Regime estaria fechado para novas adesões. Ou seja, o artigo torna o Reitup um regime especial de prazo certo para ingresso e prazo indeterminado para fruição, o que contraria a ideia originalmente concebida.

O Reitup foi pensado como um regime perene, constantemente aberto à adesão de Estados e Municípios, na medida em que os gestores locais e respectivos representantes parlamentares se sentissem confiantes de que essa é a melhor solução para seus concidadãos, bem como capacitados para enfrentar os desafios decorrentes da sua implantação. A fixação de prazos peremptórios na Lei pode induzir os entes federativos a tomar decisões sem o necessário grau de reflexão ou até mesmo afastá-los do regime por temor em não conseguir implantar o sistema a tempo.

Entendemos desnecessária a inclusão do referido artigo, ou até contraproducente. O sistema de transporte integrado, com utilização de bilhete único, é bastante complexo, não sendo aconselhável implantá-lo de forma açodada.

Ressaltamos que não há possibilidade regimental para elaboração de novo texto para o art. 12, pelo que votamos pela sua rejeição.

Por fim, em linha com voto dado anteriormente, rejeitamos o acréscimo do art. 13 do Substitutivo do Senado, que altera a Lei nº 12.546/2011, preservando-se, porém, expressões nele contidas, para compor a redação do inciso IV do *caput* do art. 3º, conforme já explicado anteriormente.

Com isso, concluímos a apreciação das alterações realizadas pelo Substitutivo do Senado ao Substitutivo da Câmara.

Salvo outras modificações que venham a ser votadas pela nossa Comissão e pelo Plenário, bem como na redação final pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, para uma melhor visualização dos ilustres Pares, reproduzimos abaixo uma versão preliminar do texto consolidado do Projeto com as modificações decorrentes deste voto:

*Institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e de Caráter Urbano de Passageiros (Reitup), condicionado à implantação de bilhete único temporal ou de rede integrada de transportes, e acrescenta art. 7º-A à Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011.*

*Art. 1º Esta Lei institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e de Caráter Urbano de Passageiros (Reitup), baseado na redução de tributos incidentes sobre os serviços e os insumos neles empregados, para promover a redução das tarifas cobradas aos usuários, objetivando 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 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.*

*§ 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 – destina-se a promover a redução dos preços das tarifas cobradas pela prestação dos serviços de transporte coletivo público urbano e de caráter urbano, em benefício de seus usuários;*

*II – os serviços de transporte coletivo urbano e 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 os princípios 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.*

*§ 3º 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.*

*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, sob a coordenação do Ministério das Cidades, prevendo, como contrapartida mínima:*

*1. a redução, a isenção ou a não incidência dos tributos sobre os serviços de transporte coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros, incluindo o imposto sobre serviços de qualquer natureza (ISS) e as taxas de fiscalização e*

*serviço, admitida a hipótese de restituição às pessoas jurídicas de que trata o § 1º do art. 1º;*

*2. a redução, a isenção ou a não incidência do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços - ICMS sobre óleo diesel, chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar, quando empregados no transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, admitida a hipótese de 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, 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) a 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 de que trata esta Lei, exigindo-se a contratação de auditoria externa independente, com atuação de âmbito nacional, para Municípios com população superior a 200.000 (duzentos mil) habitantes; e*

*e) a determinação da redução nos valores das tarifas do transporte coletivo urbano e de caráter urbano para as empresas que aderirem ao Reitup, conforme metodologia definida em regulamento, incluindo planilha com 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 urbano e de caráter urbano:*

a) a existência de contrato administrativo de concessão ou permissão para a prestação de serviços de transporte público coletivo urbano e 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 do **caput** deste artigo;

b) 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 “d” do inciso I do **caput** 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 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 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 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.

§ 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 200.000 (duzentos 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.

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, 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, ou concessão de subsídio em valor equivalente à alíquota efetiva integral praticada, até os limites quantitativos definidos em regulamento;*

*III - redução a zero, inclusive mediante concessão de crédito em relação a outros tributos federais ou contribuição previdenciária, ou restituição direta, até os limites quantitativos definidos 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 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:*

- 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 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 a receita bruta, conforme o disposto na Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, por tempo indeterminado, enquanto vigorar a adesão, na forma da lei, ao Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e de Caráter Urbano de Passageiros (Reitup).*

*§ 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 urbano e de caráter urbano.*

*§ 2º 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.*

*§ 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 A Receita Federal do Brasil poderá estabelecer regras especiais de fiscalização e controle sobre as operações beneficiadas na forma deste artigo, sujeitando-se à exclusão do regime especial de tributação a pessoa jurídica que desatendê-las.*

*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.*

*§ 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 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 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.

Art. 7º A Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) efetuará, anualmente, levantamento censitário do 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 em seu sítio oficial 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, no mínimo, as seguintes informações:

I – o laudo a que se refere o art. 2º, inciso I, alínea “d”, desta Lei;

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

III – as planilhas de custos e receitas e o balanço patrimonial das pessoas jurídicas prestadoras do serviço de transporte coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros que aderirem ao Regime Especial de que trata esta Lei.

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

*Art. 9º O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) disponibilizará aos Estados e Municípios que optarem pela prestação direta dos serviços de transporte coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros linha de financiamento destinada à constituição e à renovação de frota veicular própria, bem como ao fortalecimento do órgão gestor.*

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

Em razão de todo o exposto, o nosso voto é pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e pela compatibilidade e adequação orçamentária e financeira do Projeto de Lei nº 1.927-C, de 2003, na forma do Substitutivo aprovado pelo Senado Federal, exceção feita ao § 7º do art. 2º, em relação ao qual votamos pela sua inadequação e incompatibilidade orçamentária e financeira.

Quanto ao mérito, com o apoio nas considerações anteriormente feitas, nosso voto é pela **REJEIÇÃO** dos seguintes dispositivos do Substitutivo do Senado Federal:

- alínea “a” do inciso I do *caput* do art. 2º e manutenção da redação dada pelo Substitutivo da Câmara dos Deputados;
- item 2 da alínea “b” do inciso II do *caput* do art. 2º e manutenção da redação dada pelo Substitutivo da Câmara dos Deputados;
- §§ 6º e 7º do art. 2º;
- §§ 4º e 5º do art. 3º;
- art. 9º e 10, preservando-se expressões inseridas no inciso III do art. 8º, conforme descrito neste parecer;
- art. 12;
- art. 13, preservando-se expressões inseridas no inciso IV do *caput* do art. 3º, conforme descrito neste parecer.

Votamos pela **REJEIÇÃO** da supressão realizada pelo Senado Federal do parágrafo único do art. 3º do Substitutivo da Câmara dos Deputados, restabelecendo-o com renumeração para § 4º do mesmo artigo.

Votamos pela **APROVAÇÃO COM AJUSTE DE REDAÇÃO** do texto do Substitutivo do Senado, para preservação de parte do texto do Substitutivo da Câmara dos Deputados, nos termos descritos neste parecer, em relação aos seguintes dispositivos:

- item 1 da alínea “a” do inciso I do *caput* do art. 2º;
- item 2 da alínea “a” do inciso I do *caput* do art. 2º;
- inciso II do *caput* do art. 3º;
- inciso III do *caput* do art. 3º e respectiva alínea “a” e seus itens 1 a 6;
- inciso IV do *caput* do art. 3º;
- art. 8º.

Votamos pela **APROVAÇÃO** do parágrafo único do art. 6º do Substitutivo do Senado, em substituição aos §§ 1º e 2º do art. 7º do Substitutivo da Câmara, bem como da ementa e dos demais dispositivos do Substitutivo do Senado Federal, renumerando-se seus arts. 11 e 14 para arts. 9º e 10.

Sala da Comissão, em                    de                    de 2013.

Dep. Carlos Zarattini  
Relator