



## PARECER PROFERIDO EM PLENÁRIO AO PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

(Apensados os PLs nºs 3.774/20, 3.909/20 e 3.919/20)

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.

**Autor:** Deputado FABIO SCHIOCHET

**Relator:** Deputado HILDO ROCHA

### I - RELATÓRIO

O projeto de lei sob análise, de autoria do Deputado Fabio Schiochet, tenciona instituir Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros, por meio da redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, como forma de minimizar os severos impactos na demanda provocados pela pandemia causada pelo novo coronavírus e a doença a ele associada, a Covid-19.

Apensado, o PL nº 3.774, de 2020, de autoria do Deputado Lucas Gonzalez, estabelece a redução da taxa de fiscalização anual cobrada do transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, prevista no § 3º do





art. 77 da Lei nº 10.233, de 2001, proporcional aos meses de vigência de decreto de estado de calamidade em decorrência de grandes catástrofes, epidemias, pandemia ou de outras calamidades e situações de emergência que tragam risco à saúde coletiva e à segurança pública, com impacto relevante na rotina econômica.

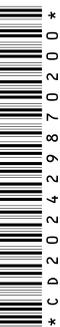
Também apensado, o PL nº 3.909, de 2020, cujo autor é o Deputado Elias Vaz, busca instituir Programa Emergencial Transporte Coletivo, com o objetivo de garantir o acesso aos serviços de transporte público urbano e semiurbano, bem como viabilizar a prestação desses serviços nos Municípios, regiões metropolitanas e aglomerados urbanos do País, durante o período de enfrentamento do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020.

Referido Programa consiste na aquisição de créditos eletrônicos de viagens perante as entidades e empresas, públicas e privadas, responsáveis pela comercialização desses créditos nos diversos sistemas de transportes públicos coletivos e na utilização dos meios existentes para distribuição dos créditos aos beneficiários do Programa.

Adicionalmente, o PL nº 3.909 prevê o repasse aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios de até R\$ 4.000.000.000,00 (quatro bilhões de reais), com o objetivo de financiar o Programa e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, mediante condições estabelecidas em termo de adesão firmado por estes entes com a União.

Por fim, o PL nº 3.919, de 2020, de autoria do Deputado Jerônimo Goergen, tenciona instituir o Programa Emergencial Transporte Social, com a finalidade de resguardar o exercício e o funcionamento do transporte público urbano e de caráter urbano por ônibus nos Municípios, nas regiões metropolitanas e nos aglomerados urbanos, durante a vigência da emergência de saúde pública relacionada à pandemia de Covid-19.

Referido Programa consiste na aquisição pela União de créditos eletrônicos de viagens em entidades e empresas públicas e privadas





responsáveis pela comercialização desses créditos nos diversos sistemas de transportes públicos coletivos por ônibus e na utilização dos meios tecnológicos de bilhetagem eletrônica existentes para distribuição dos créditos aos beneficiários do Programa.

Nos termos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados – RICD –, as proposições foram distribuídas para análise de mérito pelas Comissões de Minas e Energia, de Seguridade Social e Família, de Viação e Transportes, de Desenvolvimento Urbano, de Finanças e Tributação (também art. 54 do RICD) e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, onde também deve ser analisada sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Diante da distribuição a mais de três comissões de mérito, foi designada comissão especial para a análise da matéria.

É o nosso relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

As proposições sob análise buscam estabelecer medidas para minimizar os impactos da pandemia causada pelo novo coronavírus e a doença a ele associada, a Covid-19, de forma a garantir a continuidade da prestação dos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros de natureza urbana ou semiurbana, os quais sofreram vertiginosa queda na demanda nesse período, provocando sérias dificuldades econômicas nas concessionárias do setor.

No atual momento de urgência sanitária, embora consideremos benéficas as propostas de criação de programas de aquisição de créditos eletrônicos a serem utilizados nos serviços de transporte pela população mais carente, julgamos que o tempo demandado pela operacionalização de tais medidas poderia fazer o socorro necessário perder a oportunidade.





Dessa forma, o substitutivo que propomos estabelece, em caráter emergencial e em razão da ocorrência do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, a destinação de R\$ 4 bilhões para que Estados, Distrito Federal e Municípios possam garantir a prestação desses serviços e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, mediante condições estabelecidas em termo de adesão a ser firmado por estes entes com a União e à aprovação de revisão das delegações do transporte público urbano ou semiurbano naqueles entes, segundo os critérios mínimos estabelecidos.

A ideia adotada é que, superado o momento difícil por que passam as empresas do setor de transporte público coletivo, o sistema possa sofrer alterações estruturais, sobretudo no que tange à governança, ao melhor atendimento à população, inclusive das pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, e ao modelo de financiamento adotado nas concessões, permissões e autorizações em vigor. É preciso exigir contrapartida tanto por parte dos gestores públicos quanto das empresas prestadoras do serviço. Estas, a propósito, ficarão impedidas de pagar juros sobre capital próprio e de distribuir lucros aos acionistas até 31 de dezembro de 2021 ou pelo tempo que durar o benefício auferido.

Por fim, o substitutivo adotado estabelece que os recursos deverão ser destinados ao Distrito Federal, aos Estados e aos Municípios com população superior a trezentos mil habitantes ou que sejam capital de Estado ou integrem região metropolitana, os quais possuem rede de transporte público coletivo de passageiros mais estruturada, sendo os que mais sofreram os efeitos da pandemia. Nos casos de região metropolitana que tenha entidade de natureza multifederativa responsável pela gestão do sistema de transporte público coletivo de passageiros, a totalidade dos recursos poderá ser solicitada pelo respectivo ente multifederativo.

O Projeto de Lei nº 3.774, embora trate de taxa de fiscalização do transporte interestadual e internacional de passageiros, também contribui para minimizar os efeitos da pandemia nesse setor.





## II.1 – CONCLUSÃO DO VOTO

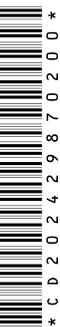
Quanto à constitucionalidade, verificamos que a matéria em comento é de competência legislativa da União, não incidindo nas hipóteses de iniciativa privativa de outro Poder. Estão preenchidos, portanto, os requisitos de constitucionalidade formal.

Os projetos também não violam normas constitucionais substanciais nem princípios gerais de direito, razão pela qual reconhecemos sua constitucionalidade material e sua juridicidade. Não há reparos à técnica legislativa adotada, havendo sido rigorosamente observados os preceitos da Lei Complementar nº 95, de 1998.

Quanto à compatibilidade financeira e orçamentária da matéria, não se vislumbra qualquer desrespeito às normas vigentes, em especial em relação à Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, à Lei do Plano Plurianual, à Lei de Diretrizes Orçamentárias e à Lei Orçamentária da União.

As despesas para o cumprimento do disposto nos projetos são plenamente justificáveis diante da crise provocada pela pandemia que assola o País, especialmente diante do Decreto Legislativo nº 6, de 2020, que reconheceu o estado de calamidade pública, nos termos do art. 65 da Lei de Responsabilidade Fiscal, dispensando o Poder Executivo de perseguir a meta fixada para este exercício financeiro na Lei de Diretrizes Orçamentárias.

Não vemos óbices à admissibilidade financeira da matéria, em especial não só por conta da vigência do estado de calamidade pública, reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 2020, já citado, como também porque a Emenda Constitucional (EC) nº 106, de 7 de maio de 2020, institui regime extraordinário fiscal, financeiro e de contratações para enfrentamento de calamidade pública nacional decorrente de pandemia. As proposições atendem às exigências da sobredita Emenda Constitucional, que afasta a exigência de demonstração de adequação orçamentária e financeira em





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete do Deputado Hildo Rocha - MDB/MA**

relação à criação e expansão de programas e ações públicas destinados ao enfrentamento dos problemas causados pela crise do novo coronavírus (Covid-19).

Ante o exposto, no âmbito da Comissão Especial, votamos pela adequação financeira e orçamentária, constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e, no mérito, pela **APROVAÇÃO** dos Projetos de Lei nº 3.364, de 2020, nº 3.774, de 2020, nº 3.909, de 2020, e nº 3.919, de 2020, na forma do substitutivo anexo.

Sala das Sessões, em 30 de julho de 2020.

Deputado HILDO ROCHA  
Relator

2020-8237

Documento eletrônico assinado por Hildo Rocha (MDB/MA), através do ponto SDR\_56074, 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 2 4 2 9 8 7 0 2 0 \*



## SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

E aos apensados PL nº 3.774/20, PL nº 3.909/20 e PL nº 3.919/20

Dispõe sobre o repasse de recursos, a Estados, Distrito Federal e Municípios, em caráter emergencial e em razão do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 2020, com o objetivo de garantir a prestação do serviço de transporte público coletivo e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Serão repassados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios sede de capital estadual, integrantes de região metropolitana ou com mais de 300.000 (trezentos mil) habitantes, em caráter emergencial e em razão da ocorrência do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, até R\$ 4.000.000.000,00 (quatro bilhões de reais) mediante condições estabelecidas em Termo de Adesão, com o objetivo de garantir a prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros, urbano ou semiurbano.

§ 1º O Termo de Adesão de que trata o *caput* será disponibilizado pela União e deverá prever, no mínimo, as seguintes condições para o acesso dos entes aos recursos:

I – o compromisso de promover a revisão dos contratos de prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros até 31 de dezembro de 2021, de acordo com o disposto no art. 2º;

II – o compromisso de realizar, no prazo de 12 meses, licitação para a contratação do serviço de transporte público coletivo de passageiros,





nos casos em que a operação esteja sendo realizada sem celebração de termo contratual ou com contrato vigente não precedido de licitação, garantindo a observância à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

III – o total adimplemento prévio, pelo ente, de obrigações contratuais junto aos operadores dos serviços de transporte público coletivo de passageiros, incluindo quitação de dívidas e de contraprestações pecuniárias pendentes, excetuadas aquelas que, comprovadamente, foram originadas em razão dos efeitos do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 06, de 20 de março de 2020;

IV – o compromisso de adoção de instrumentos de priorização do transporte público coletivo de passageiros em relação ao transporte individual motorizado, nos termos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, com ênfase em instrumentos de baixo custo, como faixas e/ou horários exclusivos para o transporte coletivo;

V – a vedação à adoção compulsória de gratuidades sem a devida contraprestação pecuniária do titular do serviço público ou a permissão para que o operador do serviço de transporte público obtenha receitas acessórias, de forma a não onerar a tarifa dos usuários pagantes.

§ 2º Fica vedada a aplicação dos recursos a que se refere o *caput* em empresas públicas ou sociedades de economia mista.

Art. 2º A revisão dos contratos de prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros de que trata o art. 1º deverá contemplar, no mínimo:

I – acréscimo de receitas, redução de custos, dilatação de prazo ou outros mecanismos de reequilíbrio dos contratos que, somados, tenham, no mínimo, o mesmo valor presente líquido dos recursos federais aportados;

II – mecanismos que garantam a promoção da transparência da concessão ou permissão, sobretudo no que se refere à composição da tarifa de remuneração da prestação do serviço;





III – auditoria independente dos balanços a partir do exercício de 2021;

IV – incentivo à adoção de procedimentos de bilhetagem eletrônica e outras medidas tecnológicas que tragam melhorias na qualidade da prestação do serviço;

V – níveis mínimos de qualidade que, em caso de repetidos descumprimentos, levem à caducidade do contrato; e

VI – implantação de sistema de informação que permita a auditoria de bilhetagem e o monitoramento georreferenciado dos veículos.

Art. 3º Os recursos de que trata esta Lei serão transferidos aos entes e somente poderão ser liberados às empresas beneficiadas em etapas, após o cumprimento das obrigações estabelecidas no Termo de Adesão, e deverão ser utilizados com a finalidade de promover a revisão dos contratos do serviço de transporte público coletivo de passageiros, com alocação prioritária na seguinte ordem:

I – pagamento pela aquisição de bens essenciais à prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros, desde que o ativo adquirido passe a integrar relação de bens reversíveis do contrato;

II – aquisição antecipada de bilhetes de passagens;

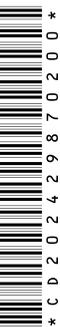
III – pagamento direto de valores para reequilíbrio de contratos;

IV – contratação de prestação de serviços de transporte de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida em veículos adaptados, por meio dos instrumentos administrativos que se façam adequados; e

V – outros meios admitidos no Termo de Adesão.

Parágrafo único. No caso de os bens adquiridos na forma do inciso I do *caput* serem veículos, estes deverão ser novos ou, se usados, terem sido fabricados há, no máximo, 5 (cinco) anos.

Art. 4º Os entes beneficiados com recursos nos termos desta Lei, que não promoverem a revisão dos contratos do serviço de transporte





público coletivo de passageiros até 31 de dezembro de 2021 ficam sujeitos, pelo período que durar a inadimplência:

I – à suspensão das transferências voluntárias de recursos pela União para ações nas áreas de transportes ou mobilidade urbana; e

II – ao impedimento para celebrar, nas áreas de transportes ou mobilidade urbana, acordos, contratos, convênios ou ajustes, bem como receber empréstimos, financiamentos, avais e subvenções em geral de órgãos ou entidades da Administração direta e indireta da União.

Art. 5º Os entes que optarem por aderir às condições estabelecidas nesta Lei prestarão contas do uso dos recursos recebidos diretamente ao Tribunal de Contas da União.

Parágrafo único. O governo federal deverá divulgar amplamente, em portal de transparência específico, os valores aportados para cada ente que aderir ao programa, bem como os documentos envolvidos na adesão, cabendo a cada ente beneficiário a divulgação das informações em seu respectivo portal de transparência.

Art. 6º Às empresas beneficiadas com recursos de que trata este artigo, ficam vedados o pagamento de juros sobre capital próprio e a distribuição de lucros aos acionistas até 31 de dezembro de 2021 ou pelo tempo que durar o benefício.

Art. 7º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios de que trata o art. 1º deverão manifestar o interesse na assinatura do Termo de Adesão no prazo de 30 dias a contar da data de publicação desta Lei.

§1º Os recursos referidos no art. 1º serão divididos da seguinte forma:

I – 40% (quarenta por cento) do total dos recursos serão destinados aos Estados e ao Distrito Federal;

II – 60% (sessenta por cento) do total dos recursos serão destinados aos Municípios.





§2º Os recursos indicados no §1º serão distribuídos de acordo com os seguintes critérios:

I – No caso do Distrito Federal e dos Estados elegíveis, de forma proporcional à população residente em regiões metropolitanas, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE;

II – No caso dos Municípios elegíveis, de forma proporcional ao número total de habitantes, conforme dados do IBGE; e

III – no caso de, após o decurso de 60 (sessenta) dias da entrada em vigor desta Lei, não ter ocorrido a assinatura de Termo de Adesão para recebimento dos recursos por qualquer dos entes elegíveis na forma desta Lei, os recursos correspondentes serão distribuídos entre os entes que aderiram, mantida a proporcionalidade definida neste artigo.

§3º No caso de região metropolitana que tenha entidade de natureza multifederativa responsável pela gestão do sistema de transporte público coletivo de passageiros, a totalidade dos recursos poderá ser solicitada pelo respectivo ente multifederativo.

Art. 8º Os repasses a Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios de que trata esta Lei serão realizados com recursos aplicados em operações com compromisso de revenda e demais disponibilidades vinculados ao Fundo das Reservas Monetárias na data de sua extinção, nos termos da Lei nº 14.007, de 2 de junho de 2020, após a liquidação pelo Banco Central do Brasil de eventuais obrigações do referido fundo e da transferência dos valores restantes para a conta única da União.

Art. 9º Fica o Poder Executivo autorizado a implantar programa de quitação de dívidas tributárias e previdenciárias, para que as empresas prestadoras do serviço de transporte público coletivo de passageiros possam quitar suas dívidas com o erário por meio de passagens sociais, nos termos de regulamento.

Art. 10. O art. 77 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete do Deputado Hildo Rocha - MDB/MA**

“Art.

77. ....

.....

§ 4º Em caso de grandes catástrofes, epidemias, pandemia ou de outras calamidades e situações de emergência, que tragam risco à saúde coletiva e à segurança pública, com impacto relevante na rotina econômica, ficará reduzido o recolhimento da taxa de fiscalização disposta no § 3º no valor de 1/12 (um doze avos) para cada mês de vigência do decreto de estado de calamidade.” (NR)

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em 30 de julho de 2020.

Deputado HILDO ROCHA

2020-8237

Documento eletrônico assinado por Hildo Rocha (MDB/MA), através do ponto SDR\_56074, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

