



PARECER ÀS EMENDAS DE PLENÁRIO OFERECIDAS AO PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

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

I - RELATÓRIO

Durante a discussão da matéria, foram apresentadas sessenta e três Emendas de Plenário.

A Emenda nº 1, do Deputado Domingos Sávio, tenciona reduzir de 300 mil para 200 mil habitantes a população mínima do Município que pode se habilitar para receber os recursos do socorro federal.

A Emenda nº 2, do Deputado Acácio Favacho, tenciona reduzir de 300 mil para 130 mil habitantes a população mínima do Município que pode se habilitar para receber os recursos do socorro federal.

A Emenda nº 3, do Deputado Pedro Lucas Fernandes, tenciona reduzir de 300 mil para 250 mil habitantes a população mínima do Município que pode se habilitar para receber os recursos do socorro federal.

A Emenda nº 4, do Deputado Otto Alencar Filho, busca proibir o aumento de tarifas por empresas beneficiadas com os recursos do socorro financeiro, até o encerramento do prazo de reconhecimento de calamidade pública a que se refere o Decreto Legislativo nº 6, 20 de março de 2020.

As Emendas de nº 5 a 15, 19 e 51 a 54 são de autoria do Deputado Enio Verri. A Emenda nº 5 busca suprimir o inciso V, do §1º do art. 1º do Substitutivo, que trata sobre a vedação a novas gratuidades, sem a devida contrapartida.





A Emenda nº 6 busca incluir inciso no art. 2º do Substitutivo, de forma a estabelecer que os contratos revisados tenham cláusula que garanta a manutenção do quantitativo de empregados por 12 (doze) meses, contados da data de sua assinatura.

A Emenda nº 7 busca incluir inciso no § 1º do art. 1º do Substitutivo, para garantir que o Termo de Adesão contenha o compromisso dos entes beneficiados quanto ao nível de serviço do transporte público coletivo, necessário para atendimento dos parâmetros sanitários vigentes.

A Emenda nº 8 tenciona modificar o inciso VI do art. 2º do Substitutivo, para inclui a expressão *“transparência ativa de dados”* de bilhetagem.

A Emenda nº 9 busca incluir inciso no § 1º do art. 1º do Substitutivo, para garantir que o Termo de Adesão contenha o compromisso dos entes beneficiados em adotar instrumentos de priorização do transporte não motorizado em relação ao transporte motorizado.

A Emenda nº 10 busca suprimir o §2º do art. 1º do Substitutivo, para retirar a vedação da aplicação dos recursos em empresas públicas ou sociedades de economia mista.

A Emenda nº 11 pretende alterar o art. 3º do Substitutivo, para estabelecer que a aquisição antecipada de bilhetes de passagens deve ser de bilhetes sem prazo de validade a serem distribuídos preferencialmente à população de baixa renda e aos desempregados.

A Emenda nº 12 tenciona suprimir o art. 9º do Substitutivo, o qual autoriza a implantação de programa de quitação de dívidas tributárias e previdenciárias por meio de passagens sociais.

A Emenda nº 13 busca suprimir o inciso III do § 1º do art. 1º do Substitutivo, o qual determina que os entes que receberem recursos da União devem estar adimplentes com os operadores do serviço de transporte público.





A Emenda nº 14 busca suprimir o inciso I do art. 2º e o inciso III do art. 3º do Substitutivo, os quais determinam, respectivamente, que a revisão dos contratos de prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros deve contemplar o reequilíbrio dos contratos, e que os recursos transferidos pela União possam ser usados para o pagamento direto de valores com esse fim.

A Emenda nº 15 propõe a supressão do inciso I do art. 2º, já proposta na Emenda nº 14, além de atribuir nova redação ao art. 3º, assim como a Emenda nº 11.

As Emendas de nº 16 a 18, 20 a 22 e 46 a 48 e 50 são de autoria do Deputado Gustavo Fruet. A Emenda nº 16 tem objetivo idêntico ao da Emenda nº 9.

A Emenda nº 17, assim como a Emenda nº 11, trata da aquisição antecipada de bilhetes de passagens, os quais devem ser preferencialmente destinados aos beneficiários dos programas sociais do Governo Federal existentes ou que venham a ser criados durante o estado de calamidade pública.

A Emenda nº 18 tenciona alterar dispositivos dos arts. 1º, 2º e 4º do Substitutivo, com objetivo de retirar a exigência genérica de que as cidades beneficiadas tenham a obrigação de revisar e ampliar seus contratos de transporte coletivo.

A Emenda nº 19 buscar acrescer no *caput* do art. 1º do Substitutivo os serviços de transporte público alternativo intermunicipal de passageiros que sejam regulamentados.

A Emenda nº 20 tem o mesmo objetivo da Emenda nº 8.

A Emenda nº 21 tem o mesmo objetivo da Emenda nº 5.





A Emenda nº 22, similar à Emenda nº 7, tem por objetivo definir diretriz de qualidade e nível de serviço do transporte para evitar excesso de lotação nos veículos, diante dos parâmetros sanitários vigentes.

A Emenda nº 23, cujo autor é o Deputado Elias Vaz, assim como a Emenda nº 1 tenciona reduzir de 300 mil para 200 mil habitantes a população mínima do Município que pode se habilitar para receber os recursos do socorro federal. Além disso, altera os critérios de distribuição de recursos entre Estados, Distrito Federal e Municípios, bem como estabelece que as Regiões Metropolitanas elegíveis deverão ter pelo menos uma cidade com mais de 200 mil habitantes ou sede de capital estadual.

As Emendas de nº 24 a 26 e 30 são de autoria da Deputada Perpétua Almeida. A Emenda nº 24 tem o mesmo objetivo das Emendas de nº 5 e 21.

A Emenda nº 25 busca alterar os arts. 2º e 3º do Substitutivo para vedar a dilatação de prazos dos contratos, incluir dispositivos de transparência, inclusive o previsto nas Emendas nº 8 e 20, bem como inclui o conteúdo das Emendas nº 7 e 22.

A Emenda nº 26 é idêntica à Emenda nº 24.

As Emendas de nº 27 a 29, 37, 38, 62 e 63 são de autoria do Deputado Carlos Sampaio. A Emenda nº 27 busca alterar o § 2º do art. 1º do Substitutivo, para vedar a aplicação dos recursos apenas em empresas públicas, ou seja, permite em empresas de economia mista.

A Emenda nº 28 busca incluir inciso no art. 2º do Substitutivo, com objetivo de proibir a demissão sem justa causa e exigir das empresas beneficiadas a manutenção de número de empregados igual ou superior aos registrados na data de publicação da Lei.

A Emenda nº 29, assim como a Emenda nº 14, busca suprimir o inciso I do art. 2º do Substitutivo.





A Emenda nº 30 tem o mesmo objetivo da Emenda nº 17, com o acréscimo de que os bilhetes de passagens deverão ser distribuídos aos beneficiários, pelo titular do serviço de transporte público, sem qualquer custo adicional, na forma de regulamento.

A Emenda nº 31, cujo autor é o Deputado Ricardo Guidi, assim como as Emendas nº 1 e 23, tem por objetivo diminuir de 300 mil para 200 mil habitantes a população mínima dos Municípios que poderão receber auxílio financeiro da União para garantir a prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros.

A Emenda nº 32, do Deputado Expedito Netto, busca alterar o § 4º do art. 1º do PL nº 3.364, de 2020 – e não do Substitutivo –, para estabelecer que os benefícios fiscais previstos no Regime Especial de Emergência proposto no Projeto aplicam-se enquanto perdurar o estado de calamidade pública, podendo ser prorrogados por ato do Poder Executivo durante o período de enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional da Covid-19, definida pela Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020.

A Emenda nº 33, do Deputado Juscelino Filho, assim como a Emenda nº 3 tenciona reduzir de 300 mil para 250 mil habitantes a população mínima do Município que pode se habilitar para receber os recursos do socorro federal.

A Emenda nº 34, do Deputado Luizão Goulart, busca incluir § 3º ao art. 1º do Substitutivo, proibindo onerar as tarifas dos usuários pagantes pelos custos do não repasse da contraprestação do titular do serviço público pelas gratuidades determinadas ao operador de transporte público coletivo.

A Emenda nº 35, da Deputada Fernanda Melchionna, busca estabelecer que os mecanismos de transparência dispostos no inciso II do art. 2º do Substitutivo somente serão considerados devidamente efetivados após a





implementação de diversas alterações propostas para a Lei de Mobilidade Urbana.

A Emenda nº 36, também da Deputada Fernanda Melchionna, busca condicionar o recebimento de recursos à proibição de demissão sem justa causa, à manutenção do número de empregados registrados na data de entrada em vigor do Decreto Legislativo nº 6, de 2020, e à inexistência de remunerações em atraso, inclusive dos benefícios contratuais previstos.

A Emenda nº 37 busca determinar que durante a vigência do estado de calamidade reconhecida pelo Decreto Legislativo nº 6, de 2020, as empresas beneficiadas ficam proibidas de demitir sem justa causa.

A Emenda nº 38 é idêntica à Emenda nº 37.

As Emendas de nº 39, 41, 42 e 61 são de autoria do Deputado Felipe Rigoni. A Emenda nº 39 busca acrescentar inciso ao art. 3º do Substitutivo, para incluir como destinação prioritária dos recursos o pagamento de salários e encargos trabalhistas, inclusive obrigações eventualmente em atraso, referentes aos trabalhadores das empresas beneficiadas.

A Emenda nº 40, do Deputado Daniel Freitas, tenciona reduzir de 300 mil para 150 mil habitantes a população mínima do Município que pode se habilitar para receber os recursos do socorro federal.

A Emenda nº 41 buscar alterar o parágrafo único do art. 3º do Substitutivo, para determinar que veículos novos adquiridos com o recursos repassados deverão ser movidos por motor elétrico ou híbrido.

A Emenda nº 42 busca acrescentar ao art. 2º do Substitutivo dispositivos que estabeleçam: 1) a manutenção, pelo período que durar o estado de calamidade pública, do quantitativo de empregados das empresas beneficiadas; 2) a impossibilidade de prorrogação contratual após seu fim ordinário; 3) o prazo máximo de 15 anos de vigência para os contratos de serviços de transporte público coletivo por ônibus revisados; e 4) exceção





quanto aos contratos de transporte sobre trilhos, que poderão ser prorrogados com prazo de até 30 anos, desde sua vigência ordinária esteja prevista para se encerrar em até 10 anos.

A Emenda nº 43, do Deputado Zé Vítor, assim como a Emenda nº 40 tenciona reduzir de 300 mil para 150 mil habitantes a população mínima do Município que pode se habilitar para receber os recursos do socorro federal.

A Emenda nº 44, do Deputado Capitão Augusto, assim como as Emendas de nº 1, 23 e 31, tenciona reduzir de 300 mil para 200 mil habitantes a população mínima do Município que pode se habilitar para receber os recursos do socorro federal. Adicionalmente, veda aos entes beneficiados a revisão ordinária ou extraordinária dos contratos de prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros, urbano, semiurbano ou intermunicipal, que implique elevação tarifária motivada por perdas diretamente relacionadas à Covid-19.

A Emenda nº 45, do Deputado Bira do Pindaré, busca alterar o art. 2º do Substitutivo, de forma a estabelecer, de forma exclusiva, as condições constantes da revisão dos contratos necessárias para acesso aos recursos. Essas condições incluem a substituição da forma de remuneração dos contratos que estabeleçam a remuneração pelo número de passageiros transportados, a qual deverá ser substituída por sistema de remuneração de base quilométrica.

A Emenda nº 46 tem por objetivo vedar, somente durante do estado de calamidade pública de que trata o Decreto Legislativo nº 6, de 2020, a adoção de novas gratuidades sem a devida contrapartida do titular do serviço público.

A Emenda nº 47 busca inserir novo artigo no Substitutivo, com objetivo de estabelecer que o cálculo do valor a ser liberado para as empresas beneficiadas levará em conta os custos para: 1) a disponibilização de frota e oferta mínima de serviço exigida para se atender aos referidos parâmetros





sanitários vigentes; e 2) o fornecimento de condições para o distanciamento social adequado dentro dos veículos, com atenção especial aos horários de pico, de forma a se evitar excesso de lotação. Ademais, estabelece que os dados relativos a esses custos deverão ser objeto de transparência ativa na Internet, em formato aberto e detalhamento individualizado por empresa e rota.

A Emenda nº 48, assim como a Emenda nº 18, tem por objetivo retirar a exigência genérica de que as cidades beneficiadas tenham a obrigação de revisar seus contratos de transporte coletivo.

A Emenda nº 49, do Deputado Danrlei de Deus Hinterholz, tenciona reduzir de 300 mil para 100 mil habitantes a população mínima do Município que pode se habilitar para receber os recursos do socorro federal.

A Emenda de nº 50 busca determinar que os serviços de bilhetagem eletrônica sejam prestados por empresas independentes das concessionárias de transporte público coletivo.

A Emenda nº 51 busca distribuir os recursos entre as empresas beneficiadas de forma proporcional à redução dos passageiros transportados entre abril e julho de 2020.

A Emenda nº 52 busca retirar o reequilíbrio dos contratos das finalidades do apoio financeiro, mantendo-se a garantia de prestação do serviço público de transporte coletivo de passageiros.

A Emenda nº 53 pretende garantir o quantitativo de empregados até seis meses após o estado de calamidade pública, bem assegurar a participação dos sindicatos na fiscalização do cumprimento da medida.

A Emenda nº 54 busca inverter a ordem dos incisos de prioridade previstos no art. 3º do Substitutivo, para que a aquisição de bilhetes de passagem venha antes do pagamento pela aquisição de bens para a prestação do serviço.





A Emenda nº 55, de autoria do Deputado Alexandre Leite, tem por objetivo suprimir o inciso I do art. 2º do Substitutivo, para retirar a exigência de que a revisão dos contratos contemple o acréscimo de receita.

A Emenda nº 56, do Deputado Roman, busca garantir, até o ano de 2030, a substituição, por veículos elétricos, da frota de transporte público coletivo de passageiros movida a combustão.

A Emenda nº 57, da Deputada Erika Kokay, pretende incluir os Municípios limítrofes ao Distrito Federal, integrantes de outra unidade da Federação, na distribuição de recursos para garantir a continuidade dos serviços de transporte público coletivo de passageiros.

A Emenda nº 58, também da Deputada Erika Kokay, busca acrescentar artigos ao projeto principal, com objetivo de condicionar o usufruto dos benefícios fiscais previstos ao cumprimento de medidas que visam a assegurar direitos e proteção de motoristas, cobradores e usuários do transporte coletivo, enquanto perdurarem os efeitos da Covid-19.

Dessa forma, estabelece, para trabalhadores em licença médica ou afastados por serem do grupo de risco, o direito à totalidade da remuneração vigente no momento do afastamento, inclusive adicionais, auxílio-alimentação, remunerações extraordinárias, abonos e ajudas de custo, além de proibição de demissão por um ano após o retorno. Além disso, estabelece detalhadamente as medidas de proteção a serem implantadas, inclusive quanto à certificação dos materiais.

A Emenda nº 59, de autoria do Deputado Alexandre Leite, tem por objetivo estabelecer que a ordem de distribuição dos recursos, estabelecida no art. 3º do Substitutivo, é preferencial, sem prejuízo do disposto em normas legais dos respectivos entes.

A Emenda nº 60, do Deputado Afonso Motta, tenciona reduzir de 300 mil para 50 mil habitantes a população mínima do Município que pode se habilitar para receber os recursos do socorro federal.





A Emenda nº 61 tenciona reduzir de 300 mil para 150 mil habitantes a população mínima do Município que pode se habilitar para receber os recursos do socorro federal.

A Emenda nº 62 pretende permitir a aplicação dos recursos em empresas públicas e sociedade de economia mista que realizem diretamente o serviço de transporte público coletivo de passageiros, proporcionalmente ao número de passageiros transportados no respectivo ente.

A Emenda nº 63 é similar à Emenda nº 62, porém com citação expressa ao transporte sobre trilhos.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Diante de amplo diálogo e acordo para o encaminhamento da presente proposta com a imperiosa celeridade que se faz necessária para o enfrentamento tempestivo das graves consequências da pandemia de Covid-19 no setor de transporte público coletivo de passageiros, acolhemos as seguintes Emendas de Plenário: nºs 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 16, 17, 20, 22, 23, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 36, 40, 43, 44, 49, 53, 57, 59, 60, 61, 62 e 63, na forma de Subemenda Substitutiva Global. Também acolhemos parcialmente o conteúdo das Emendas de nº 14, 15, 42, 45, 47 e 58. Deixamos de nos manifestar sobre a Emenda nº 1, por não ter apoio regimental.

A Emenda nº 32 não apresenta a estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro, exigida pelo art. 113 do ADCT. Além disso, o prazo proposto para os benefícios fiscais está vinculado a ato do Poder Executivo e não à duração do estado de calamidade prevista no Decreto Legislativo nº 6, de 2020. Consequentemente, a Emenda nº 32 não se enquadra na hipótese de dispensa estabelecida na Emenda Constitucional nº 106, de 7 de maio de





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

2020, razão pela qual deveria observar as limitações legais à concessão de benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita.

Com relação às demais emendas, ainda que elas apresentem adequação financeira e orçamentária, tenham sido elaboradas de acordo com os preceitos da Lei Complementar nº 95/1998 e que não esbarrem em óbice de constitucionalidade formal ou material e tampouco de juridicidade, sua aprovação neste momento não é oportuna.

Ante o exposto, no âmbito da Comissão Especial, votamos pela **inadequação** financeira e orçamentária e pela constitucionalidade, juridicidade e adequada técnica da Emenda nº **32**, e votamos pela adequação financeira e orçamentária, constitucionalidade, juridicidade e adequada técnica legislativa de todas as demais Emendas de Plenário e, no mérito, pela **REJEIÇÃO** das Emendas de Plenário nºs **5, 12, 18, 19, 21, 24, 26, 32, 35, 37, 38, 39, 41, 46, 48, 50, 51, 52, 54, 55 e 56**, e pela **APROVAÇÃO** das Emendas de Plenário nºs **2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 22, 23, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 36, 40, 42, 43, 44, 45, 47, 49, 53, 57, 58, 59, 60, 61, 62 e 63**, na forma da Subemenda Substitutiva Global anexa.

Sala das Sessões, em 18 de agosto de 2020.

Deputado HILDO ROCHA

Relator

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.





SUBEMENDA SUBSTITUTIVA GLOBAL DE PLENÁRIO 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 de passageiros 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 com mais de 200.000 (duzentos 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 máximo de 18 (dezoito) 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 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;

IV – o compromisso de adoção de instrumentos de priorização do transporte não motorizado em relação ao transporte individual motorizado, nos termos da Lei nº 12.587, de 2012, com ênfase em instrumentos de baixo custo, como faixas de pedestre, ciclofaixas e sinalização operacional;

V – a vedação à adoção compulsória de novas 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;

VI – os critérios para a repartição dos recursos no âmbito do Município, do Distrito Federal ou do Estado, entre os diferentes operadores do serviço de transporte público coletivo de passageiros, quando for o caso;

VII – diretrizes para a redução gradual e progressiva das emissões de dióxido de carbono (CO₂) de origem fóssil e de poluentes tóxicos, com a utilização gradual de combustíveis e tecnologias mais limpas e sustentáveis; e

VIII – a possibilidade de o Município ceder, em favor do respectivo Estado, o direito de recebimento dos recursos estabelecido nesta Lei.

§ 2º A aplicação dos recursos a que se refere o *caput* em empresas públicas ou sociedades de economia mista somente será permitida em eventuais parcerias público-privadas ou concessões patrocinadas vinculadas a essas empresas, ou naquelas que realizam diretamente o serviço





de transporte público coletivo de passageiros, de forma proporcional ao número de passageiros transportados pela respectiva empresa em relação ao total transportado sob a gestão do ente, devendo ser direcionada exclusivamente aos fins previstos nesta Lei.

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 – mecanismos de reequilíbrio financeiro que, somados, tenham, no mínimo, o mesmo valor presente líquido dos recursos federais aportados, priorizando-se a redução de custos, a otimização da rede de transportes e a adoção de receitas acessórias;

II – mecanismos que garantam a promoção da transparência na delegação, 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;

VI – implantação de sistema de informação que permita a auditoria e a transparência ativa de dados de bilhetagem e o monitoramento georreferenciado dos veículos;

VII – a manutenção, pelo período que durar o estado de calamidade pública de que trata o art. 1º, do quantitativo de empregados em número igual ou superior ao da data de publicação desta Lei; e

VIII – impossibilidade de prorrogação contratual após seu fim ordinário.





§ 1º Os contratos de serviços de transporte público coletivo por ônibus revisados no âmbito desta Lei não poderão ter vigência superior a 15 anos, contados a partir de sua celebração.

§ 2º A vedação de prorrogação prevista no inciso VIII do *caput* não incide sobre os contratos de transporte sobre trilhos, desde que:

I – sua vigência ordinária esteja prevista para se encerrar em até 10 (dez) anos a contar da data de entrada em vigor desta Lei; e

II – o novo prazo contratual se encerre em até 30 (trinta) anos a contar da data de entrada em vigor desta Lei.

§ 3º Caso comprovada a inviabilidade de oferta de contrapartidas em valor presente líquido equivalente aos recursos federais, nos termos do inciso I do *caput*, as contrapartidas poderão ser adequadas às possibilidades locais.

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 o reequilíbrio econômico dos contratos do serviço de transporte público coletivo de passageiros e a adequação do nível de serviço necessário para atender aos parâmetros sanitários vigentes, em atenção à saúde da população, com alocação, prioritariamente, 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, preferencialmente destinados aos beneficiários dos programas sociais do Governo Federal existentes ou que venham a ser criados durante o estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 2020; e





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

§ 1º Para fins de reequilíbrio dos contratos do serviço público de transporte coletivo de passageiros, poderá ser admitida destinação dos recursos para finalidade diversa das definidas nos incisos do *caput*, a depender das especificidades do sistema local, desde que expressamente previstas no Termo de Adesão e devidamente justificadas pelo ente público responsável.

§ 2º 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.

§3º Caso todos os bens essenciais à prestação do serviço de transporte coletivo já integrem a relação de bens reversíveis do contrato ou sejam de propriedade do titular, os recursos serão aplicados considerando a ordem de prioridade iniciada no inciso II do *caput*.

§ 4º Os entes recebedores deverão aplicar os recursos de forma proporcional ao número de passageiros transportados por cada operador sob sua gestão.

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 esta Lei ficam vedados o pagamento de juros sobre capital próprio e a distribuição de lucros aos acionistas até 31 de dezembro de 2021.

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 – 30% (trinta por cento) do total dos recursos será destinado aos Estados e ao Distrito Federal;

II – 70% (setenta por cento) do total dos recursos será destinado 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 de cada ente residente em Municípios que componham regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento ou aglomerações urbanas que incluam pelo menos 1 (um) Município com mais de 200.000 (duzentos mil) habitantes, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.





II – No caso dos Municípios elegíveis, de forma proporcional à população residente, conforme dados do IBGE.

§ 3º No caso de, até 31 de dezembro de 2020, 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, de modo a manter a proporcionalidade definida neste artigo:

I – para o respectivo Estado, na hipótese de não assinatura por Município elegível; e

II – para os demais Estados, na hipótese de não assinatura por Estado elegível.

§ 4º 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, mediante anuência dos Municípios integrantes da região.

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 vedado, aos entes beneficiados com recursos nos termos desta Lei, estabelecer elevação tarifária no serviço de transporte público coletivo de passageiros, urbano ou semiurbano, durante o estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 2020.

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

“Art.

77.

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.





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

.....
§ 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. As disposições desta Lei serão regulamentadas pelo Poder Executivo.

Art. 12. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em 18 de agosto de 2020.

Deputado HILDO ROCHA

2020-8917

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.

