

**PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_\_, DE 2016**

**(Do Sr. Francisco Floriano)**

“Institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Público Coletivo Alternativo Urbano e Metropolitano de Passageiros – REITAUP.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei institui Regime Especial de Incentivos para o Transporte Público Coletivo Alternativo Urbano e Metropolitano de Passageiros – REITAUP.

Art. 2º. O Regime Especial de Incentivos para o Transporte Público Coletivo Alternativo Urbano e Metropolitano de Passageiros – REITAUP, baseado na redução de tributos incidentes sobre esse serviço e sobre os insumos nele empregado, têm o objetivo de promover a redução das tarifas cobradas aos usuários pela prestação dos serviços de transporte público.

Parágrafo único. Os benefícios fiscais do REITAUP destinam-se às cooperativas de “Vans” e aos profissionais autônomos prestadores de serviços de transporte público coletivo alternativo urbano e metropolitano de passageiros, por meio de veículos tipo “Van” e similares, que atendam às condições estabelecidas para a adesão ao Regime quanto aos serviços prestados nos limites da jurisdição dos entes federativos concedentes ou permitentes.

Art. 3º. 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 – promover a redução dos preços das tarifas cobradas pela prestação dos serviços de transporte público coletivo alternativo urbano e metropolitano de passageiros, em benefício dos seus usuários;

II – os serviços de transporte público coletivo urbano e metropolitano 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, e no caso do transporte público coletivo alternativo de passageiros, por meio das cooperativas de “Vans” e profissionais autônomos.

Art. 4º. 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) assinatura de convênio específico com a União, sob a coordenação do Ministério das Cidades, prevendo, como contrapartida mínima: a redução, isenção ou não incidência dos tributos de sua competência, tais como o Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) incidente sobre os serviços de transporte público coletivo alternativo urbano e metropolitano de passageiros, taxas de fiscalização e serviço ou o 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 alternativo urbano e metropolitano de passageiros, em percentuais a serem definidos no próprio convênio de acordo com as regras fixadas pelo regulamento;

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

III - elaboração pelo órgão incumbido da administração e fiscalização do transporte público coletivo urbano de passageiros no Município, na região metropolitana ou na região integrada de desenvolvimento econômico, em conformidade com as especificações do regulamento, de laudo demonstrando o impacto econômico financeiro dos incentivos concedidos pelo Regime Especial e determinando os valores das tarifas do transporte público coletivo alternativo urbano e metropolitano de passageiros para as cooperativas de “Vans” e profissionais autônomos que a ele aderirem;

IV – no caso das cooperativas de “Vans” e profissionais autônomos prestadores de serviço de transporte público coletivo alternativo urbano e metropolitano de passageiros:

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

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

1. adesão ao laudo de que trata o inciso IV deste artigo, no que diz respeito aos valores das tarifas de transporte coletivo urbano e metropolitano de passageiros;

2. compromisso de praticar as tarifas especificadas no laudo de que trata o inciso IV deste artigo;

3. compromisso de dar conhecimento dos dados econômicos e contábeis aos órgãos públicos responsáveis pelo REITAUP;

Art. 5º. Não poderá aderir ao REITAUP as cooperativas de “Vans” ou profissionais autônomos em débito com o Instituto Nacional de Seguridade Social – INSS, ou com as fazendas públicas federal, estadual ou municipal, cuja exigibilidade não esteja suspensa.

Art. 6º. 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 alternativo urbano e metropolitano de passageiros;

II – redução a zero da alíquota da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico sobre a comercialização ou importação de combustíveis – CIDE/Combustíveis, de que trata o inciso II do art. 5º da

Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, na aquisição, de produtor ou importador, de óleo diesel a ser utilizado nos serviços de transporte público coletivo alternativo urbano e metropolitano de passageiros, nos termos do regulamento;

III – redução a zero, nos termos do regulamento, das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins, na aquisição:

a) do produtor ou importador, de óleo diesel, gás veicular e outros combustíveis, desde que renováveis e não poluentes, bem como de chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar, utilizados diretamente na prestação de serviço de transporte público coletivo alternativo urbano e metropolitano de passageiros;

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;

Art. 7º. 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. 8º. O montante total da renúncia fiscal da União decorrente do Regime Especial de que trata esta Lei não poderá ultrapassar o limite global fixado anualmente pelo Poder Executivo.

I - Enquanto não fixado o limite global a que se refere o *caput*, não haverá limite para a renúncia fiscal de que trata esta Lei.

II - A não fixação do limite global anual de que trata o *caput* importa na aplicação do limite do ano anterior, corrigido pela variação do Produto Interno Bruto - PIB medida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE.

III - O Poder Executivo fará publicar, anualmente, até 28 de fevereiro, o montante da renúncia fiscal devida ao Regime Especial de que trata esta Lei, no ano-calendário anterior, discriminado por convênio firmado.

Art. 9º. 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. 10. As cooperativas de “Vans” ou os profissionais autônomos que descumprirem condição prevista no convênio ou contrato firmado com o ente público ficam excluídos do Regime Especial de que trata esta Lei e obrigadas a recolher os tributos correspondentes, na condição de contribuintes ou responsáveis.

I - Nas hipóteses previstas no caput deste artigo, ficam as cooperativas de “Vans” ou profissionais autônomos obrigadas 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.

II - Não sendo efetuado o recolhimento na forma do § 1º 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. 11. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE efetuará, anualmente, levantamento censitário para identificar o número de passageiros que utilizam transporte público coletivo alternativo urbano, nos Municípios acima de 50.000 (cinquenta mil) habitantes.

Art. 12. Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação.

## **JUSTIFICATIVA**

O objetivo do Projeto de lei que ora apresento é criar incentivos fiscais para as cooperativas de “Vans” e profissionais autônomos prestadores do serviço público de transporte coletivo alternativo.

O projeto prevê redução de tributos incidentes sobre a prestação desses serviços e na aquisição de insumos neles empregados. Os

beneficiários diretos da desoneração fiscal serão as cooperativas de “Vans” e os profissionais autônomos prestadores do serviço de transporte público coletivo alternativo urbano e metropolitano de passageiros.

Não é de hoje que esta categoria de profissionais do transporte público reivindica incentivos fiscais que, na maioria das vezes, são concedidos às empresas de ônibus que prestam o serviço público de transporte coletivo urbano ou metropolitano.

Ocorre que, os prestadores de serviço público de transporte coletivo alternativo urbano ou metropolitano de passageiros, atuam de forma complementar as empresas de ônibus compondo o sistema de transporte público coletivo do estado ou município.

Assim, não há como desconsiderar o importante papel do transporte público coletivo alternativo no desenvolvimento social e econômico do país, sendo essencial para o deslocamento de milhares de pessoas por motivos diversos: trabalho, estudo, lazer, entre outros.

Vale ressaltar que, muitas vezes, as “Vans” vão onde os ônibus de linha não passam, atendendo a uma população esquecida pelo itinerário regular.

O lobby das poderosas empresas que atuam na prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros não pode estar acima dos interesses da população. É evidente que, quanto mais veículos rodando a serviço do transporte público coletivo, melhor para a população.

A desoneração fiscal ora proposta é fundamental para impulsionar ainda mais a participação complementar das Vans no serviço de transporte público coletivo urbano e metropolitano de passageiros.

Pelo alcance social e importância da matéria, solicitamos o apoio de nossos Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das sessões, 06 de junho de 2016.

---

**Deputado FRANCISCO FLORIANO (DEM/RJ)**