

**PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_\_, DE 2016**  
(Da Sra. Deputada Federal Laura Carneiro)

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 Fica instituído, pelo prazo de cinco anos, o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Público Coletivo Alternativo Urbano e Metropolitano de Passageiros – REITAUP, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com vistas à redução das tarifas cobradas aos usuários.

Parágrafo único. Os benefícios fiscais do REITAUP destinam-se às cooperativas e aos profissionais autônomos, que prestam serviços de transporte público coletivo alternativo urbano e metropolitano de passageiros, por meio de veículos modelo van e similares, que atendam às condições estabelecidas para a adesão ao Regime, quanto aos serviços prestados nos limites da jurisdição dos entes federativos outorgantes.

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 – diminuição 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 – observância de que 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 e dos 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:

assinatura de convênio específico com a União, sob a coordenação do Ministério das Cidades, prevendo, como contrapartida, a redução, isenção ou não incidência dos tributos de suas competências, tais como o Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) sobre os serviços de transporte público coletivo alternativo urbano e metropolitano de passageiros ou o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) incidente 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, considerado o Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ), no caso do ICMS;

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

c) elaboração, pelos órgãos responsáveis, 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 e os profissionais autônomos que a ele aderirem;

d) estabelecimento de normas e regras de fiscalização e controle sobre operações beneficiadas na forma do REITAUP, com especificação das condições de exclusão do Regime Especial de que trata esta Lei.

II – no caso das cooperativas e dos profissionais autônomos prestadores de serviço de transporte público coletivo alternativo urbano e metropolitano de passageiros:

a) a existência de contrato administrativo de outorga 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 outorga, em Município, região metropolitana ou região integrada de desenvolvimento, 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 a alínea “c” do inciso I 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 a alínea “c” do inciso I deste artigo;

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

4. compromisso de prestar o serviço de forma adequada, em veículos seguros, cumprindo as exigências de conduta e circulação exigidas pela legislação vigente.

Art. 5º Não poderão aderir ao REITAUP as cooperativas e os profissionais autônomos em débito com o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), o Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS) ou com as Fazendas Públicas federal, estaduais, distrital ou municipais, cuja exigibilidade não esteja suspensa.

Art. 6º Os benefícios fiscais de tributos federais do Regime Especial de que trata esta Lei consistem em:

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 e 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, pelo 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, pelo 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;

Parágrafo único. A Secretaria da Receita Federal do Brasil poderá estabelecer regras especiais de fiscalização e controle sobre as operações beneficiadas na forma deste artigo.

Art. 7º 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.

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

Art. 8º 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 dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no que tange às respectivas obrigações tributárias, principais e acessórias;

II – aos órgãos de gestão e fiscalização dos transportes nos respectivos entes federativos, em relação às demais condições.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não exclui a competência de outros órgãos de fiscalização.

Art. 9º As cooperativas e 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, sendo obrigados, na condição de contribuintes ou responsáveis, a recolher os tributos com os acréscimos legais previstos na legislação de cada ente federativo, contados a partir da data do fato gerador.

Parágrafo único. Não sendo efetuado o recolhimento na forma do *caput* deste artigo, cabe lançamento de ofício, com aplicação dos acréscimos legais previstos na legislação de cada ente federativo.

Art. 10. Deverá ser criado banco de dados com informações, atualizadas anualmente, para identificar o número de passageiros que utilizam transporte público coletivo alternativo urbano e metropolitano, nos Municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes.

Art. 11. Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

## **JUSTIFICATIVA**

O projeto de lei que ora apresento cria incentivos fiscais para as cooperativas de vans e profissionais autônomos prestadores do serviço público de transporte coletivo alternativo, com o objetivo de reduzir a tarifa cobrada dos seus usuários.

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 transporte coletivo urbano ou metropolitano, que prestam esses serviços públicos na forma convencional.

Ocorre que os prestadores de serviço público de transporte coletivo alternativo urbano ou metropolitano de passageiros atuam de forma complementar às empresas de ônibus em áreas de difícil acesso ou de demanda reduzida, compondo o sistema de transporte público coletivo do Município ou do Estado.

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, cuidados com a saúde e lazer, entre outros.

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 comunidade.

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 do projeto de lei apresentado.

Sala das Sessões, em                      de                      de 2016.

**Deputada Federal LAURA CARNEIRO**

**(PMDB-RJ)**