

PROJETO DE LEI N° , DE 2017

(Do Sr. Francisco Floriano)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

Art. 2º. O Regime Especial de Incentivos para o Transporte Público Coletivo Convencional e Alternativo Urbano e Metropolitano de Passageiros – REITCAUP, 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 REITCAUP destinam-se às operadoras de ônibus urbano, as 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 se baseia também nos seguintes princípios e diretrizes:

I – promover a redução dos preços das tarifas cobradas pela prestação dos serviços de transporte público coletivo convencional e 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 convencional e 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;

b) a adesão ao convênio de que trata a alínea “a” do inciso I deste artigo, se dará 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 REITCAUP

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 convencional e alternativo urbano e metropolitano de passageiros para as operadoras de ônibus, cooperativas de “Vans” e profissionais autônomos que a ele aderirem;

IV – 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;

Art. 5º. Não poderá aderir ao REITCAUP às operadoras de ônibus, as cooperativas de “Vans” e os 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 convencional e alternativo urbano e metropolitano de passageiros;

II – redução à 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 convencional e 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 convencional e alternativo urbano e metropolitano de passageiros; b) de energia elétrica utilizada na alimentação, tração e funcionamento de metrôs, 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 operadoras de ônibus, as cooperativas de “Vans” 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 e obrigadas a recolher os tributos correspondentes, na condição de contribuintes ou responsáveis.

Art. 11. 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 operadoras de ônibus, as cooperativas de “Vans” e os profissionais autônomos prestadores do serviço público de transporte coletivo convencional e alternativo urbano e metropolitano de passageiros.

O projeto prevê redução de tributos incidentes sobre a prestação desses serviços e na aquisição de insumos neles empregados, visando com isso à diminuição do valor da tarifa cobrada dos passageiros.

No atual contexto social, o transporte público vem sendo alvo de inúmeras discussões, sobretudo pela inadiável necessidade de melhorar o serviço e garantir que ele não entre em colapso. A partir de 2007, o setor passou a receber investimentos do governo federal em obras de priorização do transporte público por ônibus, de acordo com levantamento da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU). Mas, com a crise dos últimos dois anos, esses investimentos não cessaram, mas diminuíram significativamente.

Penso que, a desoneração fiscal ora proposta é fundamental para impulsionar a queda das tarifas cobradas pelas empresas de ônibus, cooperativas e profissionais autônomos do transporte coletivo alternativo na prestação de serviço de transporte público coletivo urbano e metropolitano de passageiros. Além disso, é possível que, com a desoneração dos encargos tributários sobre recursos para melhorar a qualidade dos ônibus e Vans e dos serviços prestados por elas.

Por fim, em relação às prestadoras de serviço público de transporte coletivo alternativo urbano ou metropolitano de passageiros, é importante lembrar que, elas atuam de forma complementar as empresas de ônibus compondo o sistema de transporte

público coletivo do estado ou município, sendo essencial para o deslocamento de milhares de pessoas por motivos diversos: trabalho, estudo, lazer, entre outros.

Peço o apoio dos nobres pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das sessões, 05 de Abril de 2017.

Deputado FRANCISCO FLORIANO (DEM/RJ)