



CÂMARA DOS DEPUTADOS

## \*PROJETO DE LEI N.º 5.468, DE 2016 (Do Sr. Francisco Floriano)

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

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:  
DESENVOLVIMENTO URBANO;  
VIAÇÃO E TRANSPORTES;  
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

### **APRECIAÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

### **S U M Á R I O**

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 5481/16 e 7337/17

(\*) Atualizado em 02/05/2017 para inclusão de apensados

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 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 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, 02 de junho de 2016.

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

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
Seção de Legislação Citada - SELEC

**LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995**

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I  
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão pelos termos do art. 175 da Constituição Federal, por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos.

Parágrafo único. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão a revisão e as adaptações necessárias de sua legislação às prescrições desta Lei, buscando atender as peculiaridades das diversas modalidades dos seus serviços.

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - poder concedente: a União, o Estado, o Distrito Federal ou o Município, em cuja competência se encontre o serviço público, precedido ou não da execução de obra pública, objeto de concessão ou permissão;

II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

III - concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado;

IV - permissão de serviço público: a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

---



---

## LEI N° 10.336, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2001

Institui Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide), e dá outras providências.

### O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

---

Art. 5º A Cide terá, na importação e na comercialização no mercado interno, as seguintes alíquotas específicas: ([“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#)) ([Vide o Decreto nº 4565, de 1/1/2003](#))

I - gasolina, R\$ 860,00 por m<sup>3</sup>; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

II - diesel, R\$ 390,00 por m<sup>3</sup>; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

III - querosene de aviação, R\$ 92,10 por m<sup>3</sup>; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

IV - outros querosenes, R\$ 92,10 por m<sup>3</sup>; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

V - óleos combustíveis com alto teor de enxofre, R\$ 40,90 por t; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

VI - óleos combustíveis com baixo teor de enxofre, R\$ 40,90 por t; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

VII - gás liquefeito de petróleo, inclusive o derivado de gás natural e da nafta, R\$ 250,00 por t; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

VIII - álcool etílico combustível, R\$ 37,20 por m<sup>3</sup>. ([Inciso acrescido pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

§ 1º Aplicam-se às correntes de hidrocarbonetos líquidos que, pelas suas características físico-químicas, possam ser utilizadas exclusivamente para a formulação de diesel, as mesmas alíquotas específicas fixadas para o produto pela ANP.

§ 2º Aplicam-se às correntes de hidrocarbonetos líquidos as mesmas alíquotas específicas fixadas para gasolinas. ([Parágrafo com redação dada pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003](#))

§ 3º O Poder Executivo poderá dispensar o pagamento da Cide incidente sobre as correntes de hidrocarbonetos líquidos não destinados à formulação de gasolina ou diesel, nos termos e condições que estabelecer, inclusive de registro especial do produtor, formulador, importador e adquirente. ([Parágrafo com redação dada pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003](#))

§ 4º Os hidrocarbonetos líquidos de que trata o § 3º serão identificados mediante marcação, nos termos e condições estabelecidos pela ANP. (*Parágrafo com redação dada pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003*)

§ 5º (*Revogado pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003*)

§ 6º (*Revogado pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003*)

§ 7º A Cide devida na comercialização dos produtos referidos no *caput* integra a receita bruta do vendedor.

Art. 6º Na hipótese de importação, o pagamento da Cide deve ser efetuado na data do registro da Declaração de Importação.

Parágrafo único. No caso de comercialização, no mercado interno, a Cide devida será apurada mensalmente e será paga até o último dia útil da primeira quinzena do mês subsequente ao de ocorrência do fato gerador.

## LEI Nº 9.430, DE 27 DE DEZEMBRO DE 1996

Dispõe sobre a legislação tributária federal, as contribuições para a seguridade social, o processo administrativo de consulta e dá outras providências.

### O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

### CAPÍTULO IV PROCEDIMENTOS DE FISCALIZAÇÃO

### Seção V Normas sobre o Lançamento de Tributos e Contribuições

#### Multas de Lançamento de Ofício

Art. 44. Nos casos de lançamento de ofício, serão aplicadas as seguintes multas: (*“Caput” do artigo com redação pela Lei nº 11.488, de 15/6/2007*)

I - de 75% (setenta e cinco por cento) sobre a totalidade ou diferença de imposto ou contribuição nos casos de falta de pagamento ou recolhimento, de falta de declaração e nos de declaração inexata; (*Inciso com redação pela Lei nº 11.488, de 15/6/2007*)

II - de 50% (cinquenta por cento), exigida isoladamente, sobre o valor do pagamento mensal: (*Inciso com redação pela Lei nº 11.488, de 15/6/2007*)

a) na forma do art. 8º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, que deixar de ser efetuado, ainda que não tenha sido apurado imposto a pagar na declaração de ajuste, no caso de pessoa física; (*Alínea acrescida pela Lei nº 11.488, de 15/6/2007*)

b) na forma do art. 2º desta Lei, que deixar de ser efetuado, ainda que tenha sido apurado prejuízo fiscal ou base de cálculo negativa para a contribuição social sobre o lucro

líquido, no ano-calendário correspondente, no caso de pessoa jurídica. (Alínea acrescida pela Lei nº 11.488, de 15/6/2007)

§ 1º O percentual de multa de que trata o inciso I do *caput* deste artigo será duplicado nos casos previstos nos arts. 71, 72 e 73 da Lei nº 4.502, de 30 de novembro de 1964, independentemente de outras penalidades administrativas ou criminais cabíveis. (“Caput” do parágrafo com redação pela Lei nº 11.488, de 15/6/2007)

- I - (Inciso revogado pela Lei nº 11.488, de 15/6/2007);
- II - (Inciso revogado pela Lei nº 11.488, de 15/6/2007);
- III- (Inciso revogado pela Lei nº 11.488, de 15/6/2007);
- IV - (Inciso revogado pela Lei nº 11.488, de 15/6/2007);
- V - (Inciso revogado pela Lei nº 9.716, de 26/11/1998).

§ 2º Os percentuais de multa a que se referem o inciso I do *caput* e o § 1º deste artigo serão aumentados de metade, nos casos de não atendimento pelo sujeito passivo, no prazo marcado, de intimação para:

- I - prestar esclarecimentos;
- II - apresentar os arquivos ou sistemas de que tratam os arts. 11 a 13 da Lei nº 8.218, de 29 de agosto de 1991;
- III - apresentar a documentação técnica de que trata o art. 38 desta Lei. (Parágrafo com redação pela Lei nº 11.488, de 15/6/2007)

§ 3º Aplicam-se às multas de que trata este artigo as reduções previstas no art. 6º da Lei nº 8.218, de 29 de agosto de 1991, e no art. 60 da Lei nº 8.383, de 30 de dezembro de 1991.

§ 4º As disposições deste artigo aplicam-se, inclusive, aos contribuintes que derem causa a ressarcimento indevido de tributo ou contribuição decorrente de qualquer incentivo ou benefício fiscal.

§ 5º Aplica-se também, no caso de que seja comprovadamente constatado dolo ou má-fé do contribuinte, a multa de que trata o inciso I do *caput* sobre:

- I - a parcela do imposto a restituir informado pelo contribuinte pessoa física, na Declaração de Ajuste Anual, que deixar de ser restituída por infração à legislação tributária; e
- II - (VETADO). (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010)

Art. 45. (Revogado pela Lei nº 11.488, de 15/6/2007)

.....

.....

## PROJETO DE LEI N.º 5.481, DE 2016

(Da Sra. Laura Carneiro)

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

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-5468/2016.

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 07 de junho de 2016.

**Deputada Federal LAURA CARNEIRO**

**(PMDB-RJ)**

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
Seção de Legislação Citada - SELEC

**LEI N° 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995**

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos

previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

## **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

### **CAPÍTULO I** **DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

**Art. 1º** As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão pelos termos do art. 175 da Constituição Federal, por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos.

**Parágrafo único.** A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão a revisão e as adaptações necessárias de sua legislação às prescrições desta Lei, buscando atender as peculiaridades das diversas modalidades dos seus serviços.

**Art. 2º** Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se:

**I -** poder concedente: a União, o Estado, o Distrito Federal ou o Município, em cuja competência se encontre o serviço público, precedido ou não da execução de obra pública, objeto de concessão ou permissão;

**II -** concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

**III -** concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado;

**IV -** permissão de serviço público: a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

.....  
.....

## **LEI N° 10.336, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2001**

Institui Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide), e dá outras providências.

## **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

Art. 5º A Cide terá, na importação e na comercialização no mercado interno, as seguintes alíquotas específicas: (*“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*) (*Vide o Decreto nº 4565, de 1/1/2003*)

I - gasolina, R\$ 860,00 por m<sup>3</sup>; (*Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*)

II - diesel, R\$ 390,00 por m<sup>3</sup>; (*Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*)

III - querosene de aviação, R\$ 92,10 por m<sup>3</sup>; (*Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*)

IV - outros querosenes, R\$ 92,10 por m<sup>3</sup>; (*Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*)

V - óleos combustíveis com alto teor de enxofre, R\$ 40,90 por t; (*Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*)

VI - óleos combustíveis com baixo teor de enxofre, R\$ 40,90 por t; (*Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*)

VII - gás liquefeito de petróleo, inclusive o derivado de gás natural e da nafta, R\$ 250,00 por t; (*Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*)

VIII - álcool etílico combustível, R\$ 37,20 por m<sup>3</sup>. (*Inciso acrescido pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002*)

§ 1º Aplicam-se às correntes de hidrocarbonetos líquidos que, pelas suas características físico-químicas, possam ser utilizadas exclusivamente para a formulação de diesel, as mesmas alíquotas específicas fixadas para o produto pela ANP.

§ 2º Aplicam-se às correntes de hidrocarbonetos líquidos as mesmas alíquotas específicas fixadas para gasolinas. (*Parágrafo com redação dada pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003*)

§ 3º O Poder Executivo poderá dispensar o pagamento da Cide incidente sobre as correntes de hidrocarbonetos líquidos não destinados à formulação de gasolina ou diesel, nos termos e condições que estabelecer, inclusive de registro especial do produtor, formulador, importador e adquirente. (*Parágrafo com redação dada pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003*)

§ 4º Os hidrocarbonetos líquidos de que trata o § 3º serão identificados mediante marcação, nos termos e condições estabelecidos pela ANP. (*Parágrafo com redação dada pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003*)

§ 5º (*Revogado pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003*)

§ 6º (*Revogado pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003*)

§ 7º A Cide devida na comercialização dos produtos referidos no *caput* integra a receita bruta do vendedor.

Art. 6º Na hipótese de importação, o pagamento da Cide deve ser efetuado na data do registro da Declaração de Importação.

Parágrafo único. No caso de comercialização, no mercado interno, a Cide devida será apurada mensalmente e será paga até o último dia útil da primeira quinzena do mês subsequente ao de ocorrência do fato gerador.

.....

.....

# PROJETO DE LEI N.º 7.337, 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".

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-5468/2016.

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, 06 de Abril de 2017.

Deputado FRANCISCO FLORIANO (DEM/RJ)

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**  
**Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG**  
**Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL**  
**Seção de Legislação Citada - SELEC**

**LEI N° 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995**

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I**  
**DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão pelos termos do art. 175 da Constituição Federal, por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos.

Parágrafo único. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão a revisão e as adaptações necessárias de sua legislação às prescrições desta Lei, buscando atender as peculiaridades das diversas modalidades dos seus serviços.

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - poder concedente: a União, o Estado, o Distrito Federal ou o Município, em cuja competência se encontre o serviço público, precedido ou não da execução de obra pública, objeto de concessão ou permissão;

II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

III - concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado;

IV - permissão de serviço público: a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

**LEI N° 10.336, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2001**

Institui Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a

importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide), e dá outras providências.

## O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 5º A Cide terá, na importação e na comercialização no mercado interno, as seguintes alíquotas específicas: ([“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#)) ([Vide o Decreto nº 4565, de 1/1/2003](#))

I - gasolina, R\$ 860,00 por m<sup>3</sup>; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

II - diesel, R\$ 390,00 por m<sup>3</sup>; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

III - querosene de aviação, R\$ 92,10 por m<sup>3</sup>; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

IV - outros querosenes, R\$ 92,10 por m<sup>3</sup>; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

V - óleos combustíveis com alto teor de enxofre, R\$ 40,90 por t; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

VI - óleos combustíveis com baixo teor de enxofre, R\$ 40,90 por t; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

VII - gás liqüefeito de petróleo, inclusive o derivado de gás natural e da nafta, R\$ 250,00 por t; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

VIII - álcool etílico combustível, R\$ 37,20 por m<sup>3</sup>. ([Inciso acrescido pela Lei nº 10.636, de 30/12/2002](#))

§ 1º Aplicam-se às correntes de hidrocarbonetos líquidos que, pelas suas características físico-químicas, possam ser utilizadas exclusivamente para a formulação de diesel, as mesmas alíquotas específicas fixadas para o produto pela ANP.

§ 2º Aplicam-se às correntes de hidrocarbonetos líquidos as mesmas alíquotas específicas fixadas para gasolinas. ([Parágrafo com redação dada pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003](#))

§ 3º O Poder Executivo poderá dispensar o pagamento da Cide incidente sobre as correntes de hidrocarbonetos líquidos não destinados à formulação de gasolina ou diesel, nos termos e condições que estabelecer, inclusive de registro especial do produtor, formulador, importador e adquirente. ([Parágrafo com redação dada pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003](#))

§ 4º Os hidrocarbonetos líquidos de que trata o § 3º serão identificados mediante marcação, nos termos e condições estabelecidos pela ANP. ([Parágrafo com redação dada pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003](#))

§ 5º ([Revogado pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003](#))

§ 6º ([Revogado pela Lei nº 10.833, de 29/12/2003](#))

§ 7º A Cide devida na comercialização dos produtos referidos no *caput* integra a receita bruta do vendedor.

Art. 6º Na hipótese de importação, o pagamento da Cide deve ser efetuado na data do registro da Declaração de Importação.

Parágrafo único. No caso de comercialização, no mercado interno, a Cide devida será apurada mensalmente e será paga até o último dia útil da primeira quinzena do mês subsequente ao de ocorrência do fato gerador.

.....

.....

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------