



CÂMARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO DE LEI N.º 3.364-B, DE 2020

(Do Sr. Fabio Schiochet)

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários; tendo parecer proferido em Plenário pelo relator da Comissão Especial, pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa; pela adequação financeira e orçamentária; e, no mérito, pela aprovação deste e dos de nºs 3774/20, 3909/20, e 3919/20, apensados, com substitutivo (relator: DEP. HILDO ROCHA). **EMENDAS DE PLENÁRIO DE NºS 1 A 63** – tendo parecer proferido em Plenário pelo relator da Comissão Especial, pela inadequação financeira e orçamentária e pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da Emenda nº 32; pela adequação financeira e orçamentária, constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa das demais; e, no mérito, pela rejeição das de nºs 5, 12, 18, 19, 21, 24, 26, 32, 35, 37 a 39, 41, 46, 48, 50 a 52, 54 a 56, e pela aprovação das de nºs 2 a 4, 6 a 11, 13 a 17, 20, 22, 23, 25, 27 a 31, 33, 34, 36, 40, 42 a 45, 47, 49, 53, 57 a 63, na forma da Subemenda Substitutiva Global apresentada (relator: DEP. HILDO ROCHA).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

MINAS E ENERGIA;

SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO URBANO;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (MÉRITO E ART. 54, RICD).

EM RAZÃO DA DISTRIBUIÇÃO A MAIS DE TRÊS COMISSÕES DE

MÉRITO, DETERMINO A CRIAÇÃO DE COMISSÃO ESPECIAL PARA

ANALISAR A MATÉRIA, CONFORME O INCISO II DO ART. 34 DO RICD.

**APRECIACÃO:**

Proposição Sujeita à apreciação do Plenário

## **S U M Á R I O**

I – Projeto inicial

II – Projetos apensados: 3774/20, 3909/20 e 3919/20

III – Parecer proferido em Plenário pelo relator designado da Comissão Especial:

- Substitutivo oferecido pelo relator

IV – Emendas de Plenário (63)

V – Parecer proferido em Plenário, pelo relator designado da Comissão Especial, às Emendas de Plenário:

- Subemenda Substitutiva Global oferecida pelo relator

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre os serviços e os insumos neles empregados, para proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários..

§ 1º Os benefícios fiscais do Remetup destinam-se às pessoas jurídicas prestadoras de serviços de transporte público coletivo de passageiros urbano e de caráter urbano, por meio de ônibus, micro-ônibus, metrô, trem metropolitano, veículo leve sobre trilhos, monotrilho, trólebus e modais de transporte aquaviário, que atendam às condições estabelecidas para a adesão ao Regime, quanto aos serviços prestados nos limites da jurisdição dos entes federativos concedentes ou permitentes que firmem convênios com a União, segundo o disposto nesta Lei.

§ 2º Na hipótese de os serviços descritos no § 1º deste artigo serem prestados sob regime de parceria público-privada, a redução de tributos prevista no caput aplica-se também à contraprestação pecuniária paga pelo Poder Público para a complementação da receita tarifária auferida pelo concessionário, bem como sobre o aporte de recursos destinado aos investimentos em bens reversíveis ao poder concedente, previsto no § 2º do art. 6º da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004.

§ 3º Os benefícios fiscais previstos no Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup aplicam-se às empresas de transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal, intermunicipal em região metropolitana, intermunicipal, interestadual e internacional enquadradas nas classes 4921-3 e 4922-1 da CNAE 2.0, bem como as empresas de transporte ferroviário de passageiros e as empresas de transporte metroferroviário de passageiros.

§ 4º Os benefícios fiscais previstos no Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup aplicam-se até 31 de dezembro de 2022.

Art. 2º. 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) a assinatura de convênio específico com a União, prevendo, como contrapartida mínima:

1. a redução, a isenção ou a não incidência de impostos sobre os serviços de transporte coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros, incluindo o imposto sobre serviços de qualquer natureza (ISS), admitida a hipótese de restituição às pessoas jurídicas de que trata o § 1º do art. 1º; e

2. a concessão de subsídio ou de restituição direta às pessoas jurídicas de que trata o § 1º do art. 1º, até valor equivalente à redução do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) recolhido sobre a aquisição de óleo diesel, chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar, quando empregados no transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, e 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, até os limites quantitativos definidos em regulamento, observadas as demais disposições legais aplicáveis.

a) a elaboração, pelo órgão incumbido da administração e fiscalização dos transportes públicos de passageiros, em conformidade com as especificações do regulamento, de laudo demonstrando o impacto econômico-financeiro dos incentivos concedidos pelo Regime Especial de que trata esta Lei, exigindo-se a realização de auditoria pelo Tribunal de Contas competente, para Municípios com população superior a 200.000 (duzentos mil) habitantes.

II – no caso das pessoas jurídicas prestadoras de serviços de transporte coletivo urbano e de caráter urbano:

a) a adesão ao convênio de que trata a alínea “a” do inciso I do caput 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 “a” do inciso I do caput deste artigo;

2. compromisso de praticar as tarifas específicas no laudo de que trata a



alínea “a” do inciso I do caput deste artigo, devendo ser respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão e/ou permissão;

3. compromisso de dar conhecimento dos dados econômicos e contábeis da empresa concessionária ou permissionária aos órgãos públicos responsáveis pelo Remetup;

b) certidões negativas para fins de apuração dos casos previstos no inciso II do § 3º deste artigo.

§ 1º Para as finalidades de que trata esta Lei, considera-se:

I – sistema de transporte integrado aquele que, além de atender às demais condições fixadas pelo regulamento, faculte ao usuário a utilização de sistema integrado que propicie diversas alternativas de deslocamento, em todos os modos de transporte, tipos de serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, com o pagamento de uma única tarifa; e

II – transporte de caráter urbano aquele definido nos incisos XI, XII e XIII do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

§ 2º É autorizada a adesão ao Regime de que trata esta Lei, de Município que atenda aos requisitos estabelecidos no caput deste artigo e cujo território esteja compreendido em região metropolitana ou região integrada de desenvolvimento, ainda que o ente federativo responsável pela gestão do transporte na região não atenda àqueles requisitos.

§ 3º Não poderá aderir ao Remetup a pessoa jurídica:

I – prestadora de serviço de transporte intermunicipal, interestadual e internacional de passageiros, salvo os de caráter urbano definidos no inciso II do § 1º deste artigo; e

II – em débito com as fazendas públicas federal, estadual ou municipal, inclusive relativo a contribuições previdenciárias, salvo se tenha iniciado processo administrativo de parcelamento de débitos perante as citadas fazendas públicas e/ou que, por qualquer motivo, o débito que esteja com a exigibilidade suspensa.

§ 4º No caso de serviços de transporte coletivo de caráter urbano de passageiros de competência da União, o cumprimento do requisito de que trata a alínea “a” do inciso II do caput deste artigo se perfaz com a assinatura do termo de compromisso nela especificado pela empresa prestadora dos serviços.

§ 5º Os recursos efetivamente aplicados por Estado, Distrito Federal ou Município, nos termos do caput deste artigo, serão aceitos pela União em pagamento de parte do serviço da dívida por ela renegociada com o respectivo ente federado, ao amparo da Lei nº 9.496, de 11 de setembro de 1997, ou da Medida Provisória nº 2.185-35, de 24 de agosto de 2001, até o limite de 30% (trinta por cento) do valor do citado serviço vincendo a cada mês, de modo a destinar automaticamente a receita proveniente do refinanciamento para a concessão de auxílio financeiro ao respectivo ente federado, assim alterado o disposto no art. 12 da Lei nº 9.496, de 1997, e no art. 12 da Medida Provisória nº 2.185-35, de 2001.

Art. 3º. 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 urbano e de caráter urbano de passageiros;

II – redução a zero da alíquota da 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/Combustíveis), caso a alíquota geral tenha valor positivo, mediante a concessão de subsídio em valor equivalente à alíquota efetiva integral praticada, na aquisição, de produtor ou importador, de óleo diesel a ser utilizado nos serviços de transporte coletivo público urbano e de caráter urbano de passageiros, até os limites quantitativos definidos em regulamento;

III – redução a zero, mediante concessão de crédito em relação a outros tributos federais ou contribuição previdenciária, ou restituição direta, nos termos do regulamento, às pessoas jurídicas de que trata o § 1º do art. 1º das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins, bem como Contribuição para o PIS/Pasep Importação e Cofins Importação, na aquisição:

a) do produtor ou importador, dos seguintes itens utilizados diretamente na prestação de serviço de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros, até os limites quantitativos definidos em regulamento:

1. óleo diesel;

2. gás natural veicular;
3. outros combustíveis, desde que renováveis e não poluentes;
4. chassis e carrocerias;
5. veículos; e
6. pneus e câmaras de ar;
7. climatizadores de ar;
8. bilhetagem eletrônica.

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;

IV – redução da contribuição à Seguridade Social a cargo das pessoas jurídicas referidas no § 1º do art. 1º da presente Lei para 2% (dois por cento) sobre o faturamento, conforme o disposto no art. 7º-A da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011.

V – isenção ou redução a zero, mediante concessão de crédito em relação a outros tributos federais ou contribuição previdenciária, ou restituição direta, nos termos do regulamento, às pessoas jurídicas de que trata o § 1º do art. 1º das alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), na aquisição:

a) do produtor ou importador, dos itens utilizados diretamente na prestação de serviço de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros, até os limites quantitativos definidos em regulamento:

§ 1º As empresas que estejam com parcelamento de débitos referentes ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) ou junto ao Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) ou à Fazenda Pública Estadual ou Municipal devem continuar com os devidos pagamentos sob pena de exclusão do programa de benefícios previsto nesta Lei.

§ 2º Os benefícios tributários concedidos por esta Lei vigorarão enquanto durar a adesão ao Regime Especial, independentemente da suspensão das desonerações concedidas de forma geral aos contribuintes, relativamente aos tributos aqui previstos, cabendo ao órgão público respectivo revogar os benefícios caso a empresa deixe de cumprir alguma contrapartida.

Art. 4º. 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. 5º. A pessoa jurídica que descumprir condição prevista no convênio ou contrato fica excluída do Regime Especial de que trata esta Lei e obrigada a recolher os tributos correspondentes, na condição de contribuinte ou responsável, devendo ser respeitado, para exclusão da pessoa jurídica que aderir ao Regime Especial, o devido processo legal previsto no Regulamento.

§ 1º A transferência de propriedade ou a cessão de uso, a qualquer título, dos bens adquiridos ou importados com benefícios instituídos pelo Regime Especial de que trata esta Lei, antes de 2 (dois) anos contados da data de sua aquisição, a pessoa que não integre o mesmo Regime será precedida de recolhimento, pelo alienante ou cedente, na condição de contribuinte ou responsável, dos tributos correspondentes.

§ 2º Caso se apure, em processo administrativo de exclusão previsto no Regulamento, que a pessoa jurídica beneficiária não satisfazia ou deixou de satisfazer, pelo período de 3 (três) meses consecutivos, qualquer das condições e requisitos para a inclusão no Regime Especial de que trata esta Lei, fica ela obrigada a recolher os tributos correspondentes, na condição de contribuinte ou responsável.

§ 3º Nas hipóteses previstas no caput e nos §§ 1º e 2º deste artigo, fica a pessoa jurídica obrigada 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.

§ 4º Não sendo efetuado o recolhimento na forma do § 3º 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. 6º. Às tarifas de energia elétrica consumida na tração de veículos de transporte público coletivo urbano de passageiros, como os sistemas de metrô, de trens metropolitanos, de veículos leves sobre trilhos e de trólebus, será aplicado

desconto mínimo de 75% (setenta e cinco por cento), nos termos do regulamento.

Parágrafo único. A redução da receita da empresa concessionária ou permissionária prestadora de serviço público de distribuição de energia elétrica, decorrente da aplicação do desconto instituído no caput, será compensada integralmente pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), conforme regulamentação do Poder Executivo.

Art. 7º. Às empresas concessionárias de serviço público de transporte coletivo de passageiros, inclusive aquelas que não aderirem ao Regime Especial de que trata esta Lei, aplica-se a Lei nº 12.527, de 2011.

§ 1º As empresas de que trata o caput obrigam-se a responder, conforme previsto no art. 7º, inciso III, da Lei nº 12.527, de 2011, a pedidos de informação encaminhados por qualquer cidadão, por intermédio do órgão público concedente.

§ 2º Recebido o pedido de informação de que trata este artigo, o órgão público concedente o encaminhará imediatamente à empresa demandada, para que forneça a informação, sob as penas da lei.

§ 3º Em caso de recusa injustificada da empresa em fornecer a informação, o órgão público concedente deverá promover a apuração para aplicação de sanção à empresa, nos termos do Regulamento, responsabilizando-se por omissão o agente público que deixar de promover essa apuração.

Art. 8º. As empresas que aderirem ao Regime Especial são obrigadas a encaminhar ao órgão público concedente, planilhas detalhadas de custos e receitas, e balanço patrimonial.

§ 1º Os documentos de que trata o caput deverão ser encaminhados, em periodicidade mínima mensal, conforme regulamento, pelo Poder Público do ente federado, ao Tribunal de Contas competente, ao qual caberá auditá-los e encaminhar parecer ao chefe do Poder Executivo.

§ 2º Os documentos a que se referem o caput deste artigo serão assinados pelos responsáveis técnicos por sua produção e pelos representantes legais das respectivas pessoas jurídicas prestadoras do serviço de transporte coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros.

§ 3º No cumprimento do disposto no caput e no § 2º deste artigo, a apresentação ou divulgação de informações falsas configurará crime previsto no art.

171 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal).

Art. 9º. A Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 7º-A:

“Art. 7º-A. Contribuirão à alíquota de 2% (dois por cento) sobre o valor da receita bruta, excluídas as vendas canceladas e os descontos incondicionais concedidos, em substituição às contribuições previstas nos incisos I e III do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, as empresas de transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal, intermunicipal em região metropolitana, intermunicipal, interestadual e internacional enquadradas nas classes 4921-3 e 4922-1 da CNAE 2.0, bem como as empresas de transporte ferroviário de passageiros e as empresas de transporte metroferroviário de passageiros, enquanto vigorar a adesão, na forma da lei, ao Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup.”

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

A presente proposta visa amenizar os impactos financeiros negativos oriundos da pandemia da Covid-19 no setor de Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros nos municípios brasileiros e reduzir os prejuízos aos usuários. A apresentação de um Regime Especial de Emergência vai de encontro com as demandas das empresas de transporte que começam a contabilizar sérios prejuízos com a diminuição drástica da demanda de seus serviços.

Diversas medidas foram adotadas em todo o País, considerando a decisão do Supremo Tribunal Federal no apoio da autonomia de estados e municípios para gerenciar as crises que se instalaram nos mais variados setores. Segundo matéria do site da Confederação Nacional de Municípios<sup>1</sup>, empresas de ônibus urbanos e metropolitanos relatam perdas de receitas entre 70% e 90% por causa da queda da demanda de passageiros, conforme informações da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU). Há ainda relatos de greves de motoristas

---

<sup>1</sup> Municípios têm dificuldades para manter transporte público na pandemia; União ainda estuda ações - <https://www.cnm.org.br/comunicacao/noticias/municipios-tem-dificuldades-para-manter-transporte-publico-na-pandemia-uniao-ainda-estuda-acoes>

e cobradores por causa da falta de pagamento de salários e benefícios. Algumas iniciativas de Estados e Municípios são voltadas para financiar os sistemas de ônibus e, assim, evitar que os serviços parem e que mais funcionários do setor sejam demitidos. Um dos exemplos é a compra de combustível para empresas de ônibus ou subsídios referente à diferença entre a tarifa técnica e o valor pago pelo usuário. Entretanto, como o valor é proporcional aos resultados de bilhetagem e houve uma alta queda no número de passageiros, o subsídio deve ser compatível com a atual demanda.

Entre as muitas questões que merecem atenção durante o período incerto de duração da pandemia do novo Coronavírus, está a questão do aumento do preço das passagens. Em Joinville/SC, por exemplo, estudos de impacto da Covid-19 sobre o sistema de transporte público municipal, considerando o fator Oferta x Demanda, já indicam a necessidade de um aumento de 24,36% no preço dos bilhetes, o que elevaria o valor dos atuais R\$ 4,87 para R\$ 6,06, tornando um serviço caro e consequentemente inviável para boa parte da população da cidade. Há de se ressaltar que no Estado de Santa Catarina, onde Joinville se situa, a circulação do transporte público foi suspensa em sua totalidade.

Mesmo em municípios que não tiveram suspensão total dos serviços de transporte, a demanda caiu drasticamente, isso devido às medidas de isolamento social decretadas em todos os Estados.

Estudo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) denominado “Impactos do coronavírus no transporte público de ônibus” aponta dados alarmantes sobre os sistemas de transportes impactados por decretos que visam o isolamento social. Até o dia 29 de maio foram contabilizados 338 sistemas públicos de transporte urbano que tiveram redução de oferta ou paralisação total dos serviços. Uma empresa encerrou suas atividades, cinco tiveram que suspendê-las e 13 já manifestaram perspectiva de encerramento. Foram 9.235 suspensões de contratos de trabalho e 1.846 demissões.

A redução do salário dos colaboradores tem sido uma das alternativas para as empresas não decretarem falência e, na maioria dos casos, a redução do salário chega a ser de 50% (cinquenta por cento). Para essa opção, observa-se uma redução proporcional da jornada de trabalho. Em alguns municípios, como Belo Horizonte/MG e Goiânia/GO, foi adotada uma estratégia de parcelamento dos salários. Em outros, como Manaus/AM e Americana/SP, foi adotada uma escala de trabalho onde os



funcionários se revezam na operacionalidade do serviço de transporte a cada determinado período.

Ainda segundo o mencionado estudo da NTU, a demanda dos serviços em todas as capitais apresentou forte queda, destacando municípios como Cuiabá/MT (91%), São Luís/MA (85%), Rio de Janeiro/RJ (81,5%), Belém/PA (80%), Campo Grande/MS (80%) e Recife/PE (80%). Todas as reduções superaram a casa dos 50%. Além de todos os municípios de Santa Catarina, municípios como João Pessoa/PB, Jaboticabal/SP, Ilhéus/BA, Araguaína/TO, Nova Pádua/RS, Penápolis/SP e Penedo/AL tiveram seus serviços de transporte totalmente paralisados por decreto.

O mesmo estudo indica ações de municípios para estancar a sangria do setor, com subsídios, desoneração de tributos e suspensão de gratuidades, o que tem sido de grande valia, porém a grande maioria dos estados e municípios assiste ao desmantelamento do seu transporte sem apresentar soluções emergenciais, deixando as empresas atadas aos prejuízos galopantes e distantes que quaisquer rendimentos que ao menos afugentem a possibilidade de falência.

Continuando sob a luz do estudo realizado pela NTU, o monitoramento de medidas de outros países relacionadas à proteção do setor de transporte público aponta que países como Estados Unidos, Espanha, Alemanha, Reino Unido, Canadá, entre outros, já dispensaram grandes somas de recursos em pacotes de ajuda financeira.

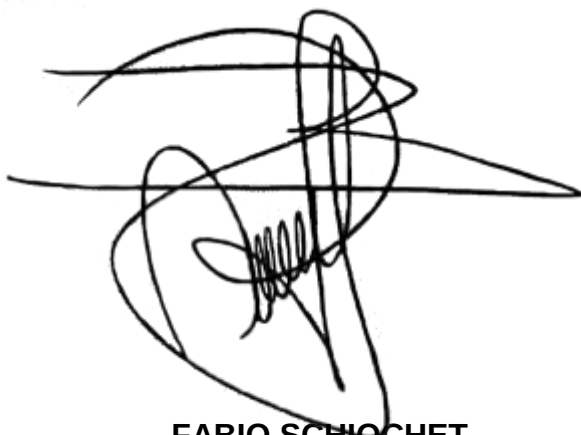
A proposta em questão cria o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup, que concederá benefícios fiscais às empresas de ônibus, durante o período que vai até o dia 31 de dezembro de 2022. Embora todas as projeções nacionais e internacionais indiquem que a pandemia da Covid-19 seja encerrada antes da data estipulada por este Projeto de Lei, há de se considerar que o setor de transporte público em todo o país deverá sofrer ainda mais impactos negativos durante a normalização da situação social no País, inclusive, caso não haja ação, deverá ocorrer o aumento generalizado das passagens em todos os municípios do país. Todos os setores de nossa economia precisarão de fôlego para buscar a recuperação econômica do Brasil em 2021 e, certamente, a proposta do Remetup prepara este setor específico para um aguardado crescimento após a normalização social, como fim da pandemia.

Diante da grande importância dos serviços de transporte público no deslocamento diário da maioria da nossa população, pela preservação dos



empreendedores do setor e dos empregos dos brasileiros que impulsionam nossa economia em todas as cidades do País e redução dos prejuízos aos usuários de transporte público, contamos com apoio de nossos Pares para a aprovação da presente proposta legislativa.

Sala da Comissão, em 10 de junho de 2020.



**FABIO SCHIOCHET**

**Deputado Federal – PSL/SC**

**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 11.079, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2004**

Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

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

.....  
**CAPÍTULO II**  
**DOS CONTRATOS DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA**  
.....

Art. 6º A contraprestação da Administração Pública nos contratos de parceria público-privada poderá ser feita por:

- I - ordem bancária;
- II - cessão de créditos não tributários;
- III - outorga de direitos em face da Administração Pública;
- IV - outorga de direitos sobre bens públicos dominicais;
- V - outros meios admitidos em lei.

§ 1º O contrato poderá prever o pagamento ao parceiro privado de remuneração variável vinculada ao seu desempenho, conforme metas e padrões de qualidade e disponibilidade definidos no contrato. [\(Parágrafo único transformado em § 1º com redação dada pela Medida Provisória nº 575, de 7/8/2012, convertida na Lei nº 12.766, de 27/12/2012\)](#)

§ 2º O contrato poderá prever o aporte de recursos em favor do parceiro privado para a realização de obras e aquisição de bens reversíveis, nos termos dos incisos X e XI do

caput do art. 18 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, desde que autorizado no edital de licitação, se contratos novos, ou em lei específica, se contratos celebrados até 8 de agosto de 2012. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.766, de 27/12/2012\)](#)

§ 3º O valor do aporte de recursos realizado nos termos do § 2º poderá ser excluído da determinação:

I - do lucro líquido para fins de apuração do lucro real e da base de cálculo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL; e

II - da base de cálculo da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 575, de 7/8/2012, convertida na Lei nº 12.766, de 27/12/2012\)](#)

III - da base de cálculo da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta - CPRB devida pelas empresas referidas nos arts. 7º e 8º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, a partir de 1º de janeiro de 2015. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.043, de 13/11/2014\)](#)

§ 4º Até 31 de dezembro de 2013, para os optantes conforme o art. 75 da Lei nº 12.973, de 13 de maio de 2014, e até 31 de dezembro de 2014, para os não optantes, a parcela excluída nos termos do § 3º deverá ser computada na determinação do lucro líquido para fins de apuração do lucro real, da base de cálculo da CSLL e da base de cálculo da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins, na proporção em que o custo para a realização de obras e aquisição de bens a que se refere o § 2º deste artigo for realizado, inclusive mediante depreciação ou extinção da concessão, nos termos do art. 35 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 575, de 7/8/2012, e com redação dada pela Lei nº 13.043, de 13/11/2014\)](#)

§ 5º Por ocasião da extinção do contrato, o parceiro privado não receberá indenização pelas parcelas de investimentos vinculados a bens reversíveis ainda não amortizadas ou depreciadas, quando tais investimentos houverem sido realizados com valores provenientes do aporte de recursos de que trata o § 2º. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.766, de 27/12/2012\)](#)

§ 6º A partir de 1º de janeiro de 2014, para os optantes conforme o art. 75 da Lei nº 12.973, de 13 de maio de 2014, e de 1º de janeiro de 2015, para os não optantes, a parcela excluída nos termos do § 3º deverá ser computada na determinação do lucro líquido para fins de apuração do lucro real, da base de cálculo da CSLL e da base de cálculo da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins em cada período de apuração durante o prazo restante do contrato, considerado a partir do início da prestação dos serviços públicos. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.043, de 13/11/2014\)](#)

§ 7º No caso do § 6º, o valor a ser adicionado em cada período de apuração deve ser o valor da parcela excluída dividida pela quantidade de períodos de apuração contidos no prazo restante do contrato. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.043, de 13/11/2014\)](#)

§ 8º Para os contratos de concessão em que a concessionária já tenha iniciado a prestação dos serviços públicos nas datas referidas no § 6º, as adições subsequentes serão realizadas em cada período de apuração durante o prazo restante do contrato, considerando o saldo remanescente ainda não adicionado. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.043, de 13/11/2014\)](#)

§ 9º A parcela excluída nos termos do inciso III do § 3º deverá ser computada na determinação da base de cálculo da contribuição previdenciária de que trata o inciso III do § 3º em cada período de apuração durante o prazo restante previsto no contrato para construção, recuperação, reforma, ampliação ou melhoramento da infraestrutura que será utilizada na prestação de serviços públicos. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.043, de 13/11/2014\)](#)

§ 10. No caso do § 9º, o valor a ser adicionado em cada período de apuração deve ser o valor da parcela excluída dividida pela quantidade de períodos de apuração contidos no prazo restante previsto no contrato para construção, recuperação, reforma, ampliação ou melhoramento da infraestrutura que será utilizada na prestação de serviços públicos. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.043, de 13/11/2014\)](#)

§ 11. Ocorrendo a extinção da concessão antes do advento do termo contratual, o saldo da parcela excluída nos termos do § 3º, ainda não adicionado, deverá ser computado na determinação do lucro líquido para fins de apuração do lucro real, da base de cálculo da CSLL e da base de cálculo da Contribuição para o PIS/Pasep, da Cofins e da contribuição previdenciária de que trata o inciso III do § 3º no período de apuração da extinção. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.043, de 13/11/2014\)](#)

§ 12. Aplicam-se às receitas auferidas pelo parceiro privado nos termos do § 6º o

regime de apuração e as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins aplicáveis às suas receitas decorrentes da prestação dos serviços públicos. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.043, de 13/11/2014\)](#)

Art. 7º A contraprestação da Administração Pública será obrigatoriamente precedida da disponibilização do serviço objeto do contrato de parceria público-privada.

§ 1º É facultado à administração pública, nos termos do contrato, efetuar o pagamento da contraprestação relativa a parcela fruível do serviço objeto do contrato de parceria público-privada. [\(Parágrafo único transformado em § 1º com redação dada pela Medida Provisória nº 575, de 7/8/2012, convertida na Lei nº 12.766, de 27/12/2012\)](#)

§ 2º O aporte de recursos de que trata o § 2º do art. 6º, quando realizado durante a fase dos investimentos a cargo do parceiro privado, deverá guardar proporcionalidade com as etapas efetivamente executadas. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 575, de 7/8/2012, convertida na Lei nº 12.766, de 27/12/2012\)](#)

## **LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012**

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

### **A PRESIDENTA DA REPÚBLICA**

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

#### **CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS**

##### **Seção I Das Definições**

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. (Inciso com redação dada pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018)

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

## **Seção II**

### **Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana**

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

## **LEI Nº 9.496, DE 11 DE SETEMBRO DE 1997**

Estabelece critérios para a consolidação, a assunção e o refinanciamento, pela União, da dívida pública mobiliária e outras que especifica, de responsabilidade dos Estados e do Distrito Federal.

### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,**

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

Art. 12. A receita proveniente do pagamento dos refinanciamentos concedidos aos estados e ao Distrito Federal, nos termos desta Lei, será integralmente utilizada para abatimento de dívida pública de responsabilidade do Tesouro Nacional.

Art. 13. O § 4º do art. 4º da Lei nº 5.655, de 20 de maio de 1971, com a redação dada pela Lei nº 8.631, de 4 de março de 1993, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º.....

§ 4º A Eletrobrás destinará os recursos da RGR aos fins estipulados neste artigo, inclusive à concessão de financiamento às empresas concessionárias, para expansão e melhoria dos serviços públicos de energia elétrica e para reativação do programa de conservação de energia elétrica, mediante projetos específicos, podendo, ainda, aplicar tais recursos na aquisição de ações do capital social de empresas concessionárias sob controle dos Governos Estaduais, com o objetivo de promover a respectiva desestatização."

Art. 14. Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória nº

1.560-8, de 12 de agosto de 1997.

Art. 15. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 11 de setembro de 1997; 176º da Independência e 109º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO  
Pedro Malan

## **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 2.185-35, DE 24 DE AGOSTO DE 2001**

Estabelece critérios para a consolidação, a assunção e o refinanciamento, pela União, da dívida pública mobiliária e outras que especifica, de responsabilidade dos Municípios.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

.....  
Art. 12. A receita proveniente dos pagamentos dos refinanciamentos concedidos aos Municípios, nos termos desta Medida Provisória, será integralmente utilizada para abatimento da dívida pública de responsabilidade do Tesouro Nacional.

Art. 13. Fica o Banco do Brasil S.A. designado agente financeiro da União para o fim de celebração, acompanhamento e controle dos contratos de assunção e de refinanciamento de que trata esta Medida Provisória, cabendo ao devedor o pagamento da concernente remuneração.  
.....  
.....

## **LEI Nº 12.546, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2011**

Institui o Regime Especial de Reintegração de Valores Tributários para as Empresas Exportadoras (Reintegra); dispõe sobre a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) à indústria automotiva; altera a incidência das contribuições previdenciárias devidas pelas empresas que menciona; altera as Leis nº 11.774, de 17 de setembro de 2008, nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, nº 11.196, de 21 de novembro de 2005, nº 10.865, de 30 de abril de 2004, nº 11.508, de 20 de julho de 2007, nº 7.291, de 19 de dezembro de 1984, nº 11.491, de 20 de junho de 2007, nº 9.782, de 26 de janeiro de 1999, e nº 9.294, de 15 de julho de 1996, e a Medida Provisória nº 2.199-14, de 24 de agosto de 2001; revoga o art. 1º da Lei nº 11.529, de 22 de outubro de 2007, e o art. 6º do Decreto-Lei nº 1.593, de 21 de dezembro de 1977, nos termos que especifica; e dá outras providências.

## **A PRESIDENTA DA REPÚBLICA**

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

.....  
Art. 7º Até 31 de dezembro de 2020, poderão contribuir sobre o valor da receita bruta, excluídos as vendas canceladas e os descontos incondicionais concedidos, em substituição às contribuições previstas nos incisos I e III do *caput* do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991: [\*“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 13.670, de 30/5/2018, publicada no DOU Edição Extra de 30/5/2018, em vigor no primeiro dia do quarto mês subsequente ao de sua publicação\*](#)

I - as empresas que prestam os serviços referidos nos §§ 4º e 5º do art. 14 da Lei nº

11.774, de 17 de setembro de 2008; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.715, de 17/9/2012, em vigor no primeiro dia do quarto mês subsequente após a publicação da Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, produzindo efeitos a partir de sua regulamentação\)](#)

II - [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.715, de 17/9/2012, e revogado pela Lei nº 13.670, de 30/5/2018, publicada no DOU Edição Extra de 30/5/2018, em vigor no primeiro dia do quarto mês subsequente ao de sua publicação\)](#)

III - as empresas de transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal, intermunicipal em região metropolitana, intermunicipal, interestadual e internacional enquadradas nas classes 4921-3 e 4922-1 da CNAE 2.0. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.715, de 17/9/2012, em vigor a partir de 1/1/2013\)](#)

IV - as empresas do setor de construção civil, enquadradas nos grupos 412, 432, 433 e 439 da CNAE 2.0 [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.844, de 19/7/2013, publicada no DOU de 19/7/2013, em vigor a partir do primeiro dia do quarto mês subsequente ao de sua publicação\)](#)

V - as empresas de transporte ferroviário de passageiros, enquadradas nas subclasses 4912-4/01 e 4912-4/02 da CNAE 2.0; [\(VETADO na Lei nº 12.794, de 2/4/2013\)](#) [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.844, de 19/7/2013, em vigor a partir de 1/1/2014\)](#)

VI - as empresas de transporte metroferroviário de passageiros, enquadradas na subclasse 4912-4/03 da CNAE 2.0; [\(VETADO na Lei nº 12.794, de 2/4/2013\)](#) [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.844, de 19/7/2013, em vigor a partir de 1/1/2014\)](#)

VII - as empresas de construção de obras de infraestrutura, enquadradas nos grupos 421, 422, 429 e 431 da CNAE 2.0; [\(VETADO na Lei nº 12.794, de 2/4/2013\)](#) [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.844, de 19/7/2013, em vigor a partir de 1/1/2014\)](#)

VIII - [\(VETADO na Lei nº 12.794, de 2/4/2013\)](#) [\(Revogado pela Lei nº 12.844, de 19/7/2013\)](#)

IX - [\(VETADO na Lei nº 12.794, de 2/4/2013\)](#) [\(Revogado pela Lei nº 12.844, de 19/7/2013\)](#)

X - [\(VETADO na Lei nº 12.794, de 2/4/2013\)](#) [\(Revogado pela Lei nº 12.844, de 19/7/2013\)](#)

XI - [\(VETADO na Lei nº 12.794, de 2/4/2013\)](#) [\(Revogado pela Lei nº 12.844, de 19/7/2013\)](#)

XII - [\(VETADO na Lei nº 13.043, de 13/11/2014, republicado no DOU Edição Extra de 14/11/2014\)](#)

XIII - [\(VETADO na Lei nº 13.043, de 13/11/2014, republicado no DOU Edição Extra de 14/11/2014\)](#)

§ 1º Durante a vigência deste artigo, as empresas abrangidas pelo *caput* e pelos §§ 3º e 4º deste artigo não farão jus às reduções previstas no *caput* do art. 14 da Lei nº 11.774, de 2008.

§ 2º O disposto neste artigo não se aplica a empresas que exerçam as atividades de representante, distribuidor ou revendedor de programas de computador, cuja receita bruta decorrente dessas atividades seja igual ou superior a 95% (noventa e cinco por cento) da receita bruta total. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.715, de 17/9/2012, em vigor no primeiro dia do quarto mês subsequente após a publicação da Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, produzindo efeitos a partir de sua regulamentação\)](#)

§ 3º [\(Revogado pela Lei nº 12.715, de 17/9/2012, a partir do primeiro dia do quarto mês subsequente à data de publicação da Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, ou da data da regulamentação referida no § 2º do art. 78 da Lei nº 12.715, de 17/9/2012, o que ocorrer depois\)](#)

§ 4º [\(Revogado pela Lei nº 12.715, de 17/9/2012, a partir do primeiro dia do quarto mês subsequente à data de publicação da Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, ou da data da regulamentação referida no § 2º do art. 78 da Lei nº 12.715, de 17/9/2012, o que ocorrer depois\)](#)

§ 5º (VETADO).

§ 6º No caso de contratação de empresas para a execução dos serviços referidos no *caput*, mediante cessão de mão de obra, na forma definida pelo art. 31 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, e para fins de elisão da responsabilidade solidária prevista no inciso VI do art. 30 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, a empresa contratante deverá reter 3,5% (três inteiros e cinco décimos por cento) do valor bruto da nota fiscal ou da fatura de prestação de serviços. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.715, de 17/9/2012, em vigor no 1º \(primeiro\) dia do 4º mês subsequente à data de publicação da Medida Provisória nº 563, de 3/4/2012, produzindo efeitos a partir de sua regulamentação, com redação dada pela Lei nº 12.995, de 18/6/2014\)](#)

§ 7º As empresas relacionadas no inciso IV do *caput* poderão antecipar para 4 de junho de 2013 sua inclusão na tributação substitutiva prevista neste artigo. [\(VETADO na Lei nº 12.794, de 2/4/2013\)](#) [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.844, de 19/7/2013\)](#)

§ 8º A antecipação de que trata o § 7º será exercida de forma irretratável mediante



o recolhimento, até o prazo de vencimento, da contribuição substitutiva prevista no *caput*, relativa a junho de 2013. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.844, de 19/7/2013\)](#)

§ 9º Serão aplicadas às empresas referidas no inciso IV do *caput* as seguintes regras:

I - para as obras matriculadas no Cadastro Específico do INSS - CEI até o dia 31 de março de 2013, o recolhimento da contribuição previdenciária deverá ocorrer na forma dos incisos I e III do *caput* do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, até o seu término;

II - para as obras matriculadas no Cadastro Específico do INSS - CEI no período compreendido entre 1º de abril de 2013 e 31 de maio de 2013, o recolhimento da contribuição previdenciária deverá ocorrer na forma do *caput*, até o seu término;

III - para as obras matriculadas no Cadastro Específico do INSS - CEI no período compreendido entre 1º de junho de 2013 até o último dia do terceiro mês subsequente ao da publicação desta Lei, o recolhimento da contribuição previdenciária poderá ocorrer, tanto na forma do *caput*, como na forma dos incisos I e III do *caput* do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991;

IV - para as obras matriculadas no Cadastro Específico do INSS - CEI após o primeiro dia do quarto mês subsequente ao da publicação desta Lei, o recolhimento da contribuição previdenciária deverá ocorrer na forma do *caput*, até o seu término;

V - no cálculo da contribuição incidente sobre a receita bruta, serão excluídas da base de cálculo, observado o disposto no art. 9º, as receitas provenientes das obras cujo recolhimento da contribuição tenha ocorrido na forma dos incisos I e III do *caput* do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.844, de 19/7/2013\)](#)

§ 10. A opção a que se refere o inciso III do § 9º será exercida de forma irretratável mediante o recolhimento, até o prazo de vencimento, da contribuição previdenciária na sistemática escolhida, relativa a junho de 2013 e será aplicada até o término da obra. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.844, de 19/7/2013\)](#)

§ 11. [\(VETADO na Lei nº 12.844, de 19/7/2013\)](#)

§ 12. [\(VETADO na Lei nº 12.844, de 19/7/2013\)](#)

Art. 7º-A. A alíquota da contribuição sobre a receita bruta prevista no art. 7º será de 4,5% (quatro inteiros e cinco décimos por cento), exceto para as empresas de *call center* referidas no inciso I, que contribuirão à alíquota de 3% (três por cento), e para as empresas identificadas nos incisos III, V e VI, todos do *caput* do art. 7º, que contribuirão à alíquota de 2% (dois por cento). [\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.161, de 31/8/2015, com redação dada pela Lei nº 13.202, de 8/12/2015, em vigor a partir de 1/12/2015\)](#)

Art. 8º Até 31 de dezembro de 2020, poderão contribuir sobre o valor da receita bruta, excluídos as vendas canceladas e os descontos incondicionais concedidos, em substituição às contribuições previstas nos incisos I e III do *caput* do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991: [\(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 13.670, de 30/5/2018, publicada no DOU Edição Extra de 30/5/2018, em vigor no primeiro dia do quarto mês subsequente ao de sua publicação\)](#)

## **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)

Art. 46. (Revogado pela Lei nº 11.488, de 15/6/2007)

## **Seção VI**

### **Aplicação de Acréscimos de Procedimento Espontâneo**

Art. 47. A pessoa física ou jurídica submetida a ação fiscal por parte da Secretaria da Receita Federal poderá pagar, até o vigésimo dia subsequente à data de recebimento do termo de início de fiscalização, os tributos e contribuições já declarados, de que for sujeito passivo como contribuinte ou responsável, com os acréscimos legais aplicáveis nos casos de procedimento espontâneo. (Artigo com redação dada pela Lei nº 9.532, de 10/12/1997)

## **LEI Nº 12.527, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2011**

Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; altera a Lei nº 8.112, de 11 de



dezembro de 1990; revoga a Lei nº 11.111, de 5 de maio de 2005, e dispositivos da Lei nº 8.159, de 8 de janeiro de 1991; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

.....  
CAPÍTULO II  
DO ACESSO A INFORMAÇÕES E DA SUA DIVULGAÇÃO  
.....

Art. 7º O acesso à informação de que trata esta Lei compreende, entre outros, os direitos de obter:

I - orientação sobre os procedimentos para a consecução de acesso, bem como sobre o local onde poderá ser encontrada ou obtida a informação almejada;

II - informação contida em registros ou documentos, produzidos ou acumulados por seus órgãos ou entidades, recolhidos ou não a arquivos públicos;

III - informação produzida ou custodiada por pessoa física ou entidade privada decorrente de qualquer vínculo com seus órgãos ou entidades, mesmo que esse vínculo já tenha cessado;

IV - informação primária, íntegra, autêntica e atualizada;

V - informação sobre atividades exercidas pelos órgãos e entidades, inclusive as relativas à sua política, organização e serviços;

VI - informação pertinente à administração do patrimônio público, utilização de recursos públicos, licitação, contratos administrativos; e

VII - informação relativa:

a) à implementação, acompanhamento e resultados dos programas, projetos e ações dos órgãos e entidades públicas, bem como metas e indicadores propostos;

b) ao resultado de inspeções, auditorias, prestações e tomadas de contas realizadas pelos órgãos de controle interno e externo, incluindo prestações de contas relativas a exercícios anteriores.

§ 1º O acesso à informação previsto no caput não compreende as informações referentes a projetos de pesquisa e desenvolvimento científicos ou tecnológicos cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado.

§ 2º Quando não for autorizado acesso integral à informação por ser ela parcialmente sigilosa, é assegurado o acesso à parte não sigilosa por meio de certidão, extrato ou cópia com ocultação da parte sob sigilo.

§ 3º O direito de acesso aos documentos ou às informações neles contidas utilizados como fundamento da tomada de decisão e do ato administrativo será assegurado com a edição do ato decisório respectivo.

§ 4º A negativa de acesso às informações objeto de pedido formulado aos órgãos e entidades referidas no art. 1º, quando não fundamentada, sujeitará o responsável a medidas disciplinares, nos termos do art. 32 desta Lei.

§ 5º Informado do extravio da informação solicitada, poderá o interessado requerer à autoridade competente a imediata abertura de sindicância para apurar o desaparecimento da respectiva documentação.

§ 6º Verificada a hipótese prevista no § 5º deste artigo, o responsável pela guarda da informação extraviada deverá, no prazo de 10 (dez) dias, justificar o fato e indicar testemunhas que comprovem sua alegação.

Art. 8º É dever dos órgãos e entidades públicas promover, independentemente de requerimentos, a divulgação em local de fácil acesso, no âmbito de suas competências, de informações de interesse coletivo ou geral por eles produzidas ou custodiadas.

§ 1º Na divulgação das informações a que se refere o caput, deverão constar, no mínimo:

I - registro das competências e estrutura organizacional, endereços e telefones das respectivas unidades e horários de atendimento ao público;

II - registros de quaisquer repasses ou transferências de recursos financeiros;

.....  
**DECRETO-LEI Nº 2.848, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940**

Código Penal.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição, decreta a seguinte Lei:

**CÓDIGO PENAL**

.....  
**PARTE ESPECIAL**

*(Canceladas na Parte Especial quaisquer referências a valores de multas, substituindo-se a expressão "multa de" por "multa", de acordo com o art. 2º da Lei nº 7.209, de 11/7/1984, publicada no DOU de 13/7/1984, em vigor 6 meses após a publicação)*

.....  
**TÍTULO II**

**DOS CRIMES CONTRA O PATRIMÔNIO**

.....  
**CAPÍTULO VI**

**DO ESTELIONATO E OUTRAS FRAUDES**

**Estelionato**

Art. 171. Obter, para si ou para outrem, vantagem ilícita, em prejuízo alheio, induzindo ou mantendo alguém em erro, mediante artifício, ardil, ou qualquer outro meio fraudulento:

Pena - reclusão, de um a cinco anos, e multa.

§ 1º Se o criminoso é primário, e é de pequeno valor o prejuízo, o juiz pode aplicar a pena conforme o disposto no art. 155, § 2º.

§ 2º Nas mesmas penas incorre quem:

**Disposição de coisa alheia como própria**

I - vende, permuta, dá em pagamento, em locação ou em garantia coisa alheia como própria;

**Alienação ou oneração fraudulenta de coisa própria**

II - vende, permuta, dá em pagamento ou em garantia coisa própria inalienável, gravada de ônus ou litigiosa, ou imóvel que prometeu vender a terceiro, mediante pagamento em prestações, silenciando sobre qualquer dessas circunstâncias;

**Defraudação de penhor**

III - defrauda, mediante alienação não consentida pelo credor ou por outro modo, a garantia pignoratícia, quando tem a posse do objeto empenhado;

**Fraude na entrega de coisa**

IV - defrauda substância, qualidade ou quantidade de coisa que deve entregar a alguém;

**Fraude para recebimento de indenização ou valor de seguro**

V - destrói, total ou parcialmente, ou oculta coisa própria, ou lesa o próprio corpo ou a saúde, ou agrava as consequências da lesão ou doença, com o intuito de haver indenização ou valor de seguro;

**Fraude no pagamento por meio de cheque**

VI - emite cheque, sem suficiente provisão de fundos em poder do sacado, ou lhe frustra o pagamento.

§ 3º A pena aumenta-se de um terço, se o crime é cometido em detrimento de entidade de direito público ou de instituto de economia popular, assistência social ou beneficência.

**Estelionato contra idoso** *(Nome jurídico acrescido pela Lei nº 13.228, de 28/12/2015)*

§ 4º Aplica-se a pena em dobro se o crime for cometido contra idoso. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.228, de 28/12/2015)*

§ 5º Somente se procede mediante representação, salvo se a vítima for:

I - a Administração Pública, direta ou indireta;

II - criança ou adolescente;

III - pessoa com deficiência mental; ou

IV - maior de 70 (setenta) anos de idade ou incapaz. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.964, de 24/12/2019, publicada na Edição Extra do DOU de 24/12/2019, em vigor 30 dias após a publicação\)](#)

**Duplicata simulada**

Art. 172. Emitir fatura, duplicata ou nota de venda que não corresponda à mercadoria vendida, em quantidade ou qualidade, ou ao serviço prestado. [\(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 8.137, de 27/12/1990\)](#)

Pena - detenção, de 2 (dois) a 4 (quatro) anos, e multa. [\(Pena com redação dada pela Lei nº 8.137, de 27/12/1990\)](#)

Parágrafo único. Nas mesmas penas incorrerá aquele que falsificar ou adulterar a escrituração do Livro de Registro de Duplicatas. [\(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 5.474, de 18/7/1968, publicada no DOU de 19/7/1968, em vigor 30 dias após a publicação\)](#)

**LEI Nº 8.212, DE 24 DE JULHO DE 1991**

Dispõe sobre a organização da Seguridade Social, institui Plano de Custeio, e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

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

**LEI ORGÂNICA DA SEGURIDADE SOCIAL**

**TÍTULO VI  
DO FINANCIAMENTO DA SEGURIDADE SOCIAL**

**CAPÍTULO IV  
DA CONTRIBUIÇÃO DA EMPRESA**

Art. 22. A contribuição a cargo da empresa, destinada à Seguridade Social, além do disposto no art. 23, é de:

I - vinte por cento sobre o total das remunerações pagas, devidas ou creditadas a qualquer título, durante o mês, aos segurados empregados e trabalhadores avulsos que lhe prestem serviços, destinadas a retribuir o trabalho, qualquer que seja a sua forma, inclusive as gorjetas, os ganhos habituais sob a forma de utilidades e os adiantamentos decorrentes de reajuste salarial, quer pelos serviços efetivamente prestados, quer pelo tempo à disposição do empregador ou tomador de serviços, nos termos da lei ou do contrato ou, ainda, de convenção ou acordo coletivo de trabalho ou sentença normativa. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 9.876, de 26/11/1999\)](#)

II - para o financiamento do benefício previsto nos arts. 57 e 58 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, e daqueles concedidos em razão do grau de incidência de incapacidade laborativa decorrente dos riscos ambientais do trabalho, sobre o total das remunerações pagas ou creditadas, no decorrer do mês, aos segurados empregados e trabalhadores avulsos: [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 9.732, de 11/12/1998\)](#)

a) 1% (um por cento) para as empresas em cuja atividade preponderante o risco de acidentes do trabalho seja considerado leve;

b) 2% (dois por cento) para as empresas em cuja atividade preponderante esse risco seja considerado médio;

c) 3% (três por cento) para as empresas em cuja atividade preponderante esse risco seja considerado grave.

III - vinte por cento sobre o total das remunerações pagas ou creditadas a qualquer título, no decorrer do mês, aos segurados contribuintes individuais que lhe prestem serviços; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 9.876, de 26/11/1999\)](#)

IV - quinze por cento sobre o valor bruto da nota fiscal ou fatura de prestação de serviços, relativamente a serviços que lhe são prestados por cooperados por intermédio de cooperativas de trabalho. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 9.876, de 26/11/1999, e com execução suspensa pelo Senado Federal, na forma do art. 52, X da Constituição Federal, pela Resolução nº 10, de 30/3/2016\)](#)

§ 1º No caso de bancos comerciais, bancos de investimentos, bancos de desenvolvimento, caixas econômicas, sociedades de crédito, financiamento e investimento, sociedades de crédito imobiliário, sociedades corretoras, distribuidoras de títulos e valores mobiliários, empresas de arrendamento mercantil, cooperativas de crédito, empresas de seguros privados e de capitalização, agentes autônomos de seguros privados e de crédito e entidades de previdência privada abertas e fechadas, além das contribuições referidas neste artigo e no art. 23, é devida a contribuição adicional de dois vírgula cinco por cento sobre a base de cálculo definida nos incisos I e III deste artigo. [\*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 9.876, de 26/11/1999\)\*](#)

§ 2º Não integram a remuneração as parcelas de que trata o § 9º do art. 28.

§ 3º O Ministério do Trabalho e da Previdência Social poderá alterar, com base nas estatísticas de acidentes do trabalho, apuradas em inspeção, o enquadramento de empresas para efeito da contribuição a que se refere o inciso II deste artigo, a fim de estimular investimentos em prevenção de acidentes.

§ 4º O Poder Executivo estabelecerá, na forma da lei, ouvido o Conselho Nacional da Seguridade Social, mecanismos de estímulo às empresas que se utilizem de empregados portadores de deficiências física, sensorial e/ou mental com desvio do padrão médio.

§ 5º [\*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 8.540, de 22/12/1992 e revogado pela Lei nº 10.256, de 9/7/2001\)\*](#)

§ 6º A contribuição empresarial da associação desportiva que mantém equipe de futebol profissional destinada à Seguridade Social, em substituição à prevista nos incisos I e II deste artigo, corresponde a cinco por cento da receita bruta, decorrente dos espetáculos desportivos de que participem em todo território nacional em qualquer modalidade desportiva, inclusive jogos internacionais, e de qualquer forma de patrocínio, licenciamento de uso de marcas e símbolos, publicidade, propaganda e de transmissão de espetáculos desportivos. [\*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.528, de 10/12/1997\)\*](#)

§ 7º Caberá à entidade promotora do espetáculo a responsabilidade de efetuar o desconto de cinco por cento da receita bruta decorrente dos espetáculos desportivos e o respectivo recolhimento ao Instituto Nacional do Seguro Social, no prazo de até dois dias úteis após a realização do evento. [\*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.528, de 10/12/1997\)\*](#)

§ 8º Caberá à associação desportiva que mantém equipe de futebol profissional informar à entidade promotora do espetáculo desportivo todas as receitas auferidas no evento, discriminando-as detalhadamente. [\*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.528, de 10/12/1997\)\*](#)

§ 9º No caso de a associação desportiva que mantém equipe de futebol profissional receber recursos de empresa ou entidade, a título de patrocínio, licenciamento de uso de marcas e símbolos, publicidade, propaganda e transmissão de espetáculos, esta última ficará com a responsabilidade de reter e recolher o percentual de cinco por cento da receita bruta decorrente do evento, inadmitida qualquer dedução, no prazo estabelecido na alínea b, inciso I, do art. 30 desta Lei. [\*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.528, de 10/12/1997\)\*](#)

§ 10. Não se aplica o disposto nos §§ 6º ao 9º às demais associações desportivas, que devem contribuir na forma dos incisos I e II deste artigo e do art. 23 desta Lei. [\*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.528, de 10/12/1997\)\*](#)

§ 11. O disposto nos §§ 6º ao 9º deste artigo aplica-se à associação desportiva que mantenha equipe de futebol profissional e atividade econômica organizada para a produção e circulação de bens e serviços e que se organize regularmente, segundo um dos tipos regulados nos arts. 1.039 a 1.092 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil. [\*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.711, de 20/11/1998 e com nova redação dada pela Lei nº 11.345, de 14/9/2006\)\*](#)

§ 11-A. O disposto no § 11 deste artigo aplica-se apenas às atividades diretamente relacionadas com a manutenção e administração de equipe profissional de futebol, não se estendendo às outras atividades econômicas exercidas pelas referidas sociedades empresariais beneficiárias. [\*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.505, de 18/7/2007\)\*](#)

§ 12. [\*\(VETADO na Lei nº 10.170, de 29/12/2000\)\*](#)

§ 13. Não se considera como remuneração direta ou indireta, para os efeitos desta Lei, os valores despendidos pelas entidades religiosas e instituições de ensino vocacional com ministro de confissão religiosa, membros de instituto de vida consagrada, de congregação ou de ordem religiosa em face do seu mister religioso ou para sua subsistência desde que fornecidos em condições que independam da natureza e da quantidade do trabalho executado. [\*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.170, de 29/12/2000\)\*](#)

§ 14. Para efeito de interpretação do § 13 deste artigo:

I - os critérios informadores dos valores despendidos pelas entidades religiosas e instituições de ensino vocacional aos ministros de confissão religiosa, membros de vida consagrada, de congregação ou de ordem religiosa não são taxativos e sim exemplificativos;

II - os valores despendidos, ainda que pagos de forma e montante diferenciados, em pecúnia ou a título de ajuda de custo de moradia, transporte, formação educacional, vinculados exclusivamente à atividade religiosa não configuram remuneração direta ou indireta. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.137, de 19/6/2015\)](#)

§ 15. Na contratação de serviços de transporte rodoviário de carga ou de passageiro, de serviços prestados com a utilização de trator, máquina de terraplenagem, colheitadeira e assemelhados, a base de cálculo da contribuição da empresa corresponde a 20% (vinte por cento) do valor da nota fiscal, fatura ou recibo, quando esses serviços forem prestados por condutor autônomo de veículo rodoviário, auxiliar de condutor autônomo de veículo rodoviário, bem como por operador de máquinas. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.202, de 8/12/2015\)](#)

Art. 22-A. A contribuição devida pela agroindústria, definida, para os efeitos desta Lei, como sendo o produtor rural pessoa jurídica cuja atividade econômica seja a industrialização de produção própria ou de produção própria e adquirida de terceiros, incidente sobre o valor da receita bruta proveniente da comercialização da produção, em substituição às previstas nos incisos I e II do art. 22 desta Lei, é de: [\(“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 10.256, de 9/7/2001\)](#)

I - dois vírgula cinco por cento destinados à Seguridade Social; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 10.256, de 9/7/2001\)](#)

II - zero vírgula um por cento para o financiamento do benefício previsto nos arts. 57 e 58 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, e daqueles concedidos em razão do grau de incidência de incapacidade para o trabalho decorrente dos riscos ambientais da atividade. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 10.256, de 9/7/2001\)](#)

§ 1º [\(VETADO na Lei nº 10.256, de 9/7/2001\)](#)

§ 2º O disposto neste artigo não se aplica às operações relativas à prestação de serviços a terceiros, cujas contribuições previdenciárias continuam sendo devidas na forma do art. 22 desta Lei. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.256, de 9/7/2001\)](#)

§ 3º Na hipótese do § 2º, a receita bruta correspondente aos serviços prestados a terceiros será excluída da base de cálculo da contribuição de que trata o *caput*. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.256, de 9/7/2001\)](#)

§ 4º O disposto neste artigo não se aplica às sociedades cooperativas e às agroindústrias de piscicultura, carcinicultura, suinocultura e avicultura. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.256, de 9/7/2001\)](#)

§ 5º O disposto no inciso I do art. 3º da Lei nº 8.315, de 23 de dezembro de 1991, não se aplica ao empregador de que trata este artigo, que contribuirá com o adicional de zero vírgula vinte e cinco por cento da receita bruta proveniente da comercialização da produção, destinado ao Serviço Nacional de Aprendizagem Rural (SENAR). [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.256, de 9/7/2001\)](#)

§ 6º Não se aplica o regime substitutivo de que trata este artigo à pessoa jurídica que, relativamente à atividade rural, se dedique apenas ao florestamento e reflorestamento como fonte de matéria-prima para industrialização própria mediante a utilização de processo industrial que modifique a natureza química da madeira ou a transforme em pasta celulósica. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.684, de 30/5/2003\)](#)

§ 7º Aplica-se o disposto no § 6º ainda que a pessoa jurídica comercialize resíduos vegetais ou sobras ou partes da produção, desde que a receita bruta decorrente dessa comercialização represente menos de um por cento de sua receita bruta proveniente da comercialização da produção. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.684, de 30/5/2003\)](#)

Art. 22-B. As contribuições de que tratam os incisos I e II do art. 22 desta Lei são substituídas, em relação à remuneração paga, devida ou creditada ao trabalhador rural contratado pelo consórcio simplificado de produtores rurais de que trata o art. 25-A, pela contribuição dos respectivos produtores rurais, calculada na forma do art. 25 desta Lei. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 10.256, de 9/7/2001\)](#)

Art. 23. As contribuições a cargo da empresa provenientes do faturamento e do lucro, destinadas à Seguridade Social, além do disposto no art. 22, são calculadas mediante a aplicação das seguintes alíquotas:

I - 2% (dois por cento) sobre sua receita bruta, estabelecida segundo o disposto no



§ 1º do art. 1º do Decreto-lei nº 1.940, de 25 de maio de 1982, com a redação dada pelo art. 22, do Decreto-lei nº 2.397, de 21 de dezembro de 1987, e alterações posteriores; *(Esta alíquota, a partir de 01 de abril de 1992, por força do art. 2º da [Lei Complementar nº 70, de 30/12/1991](#), passou a incidir sobre o faturamento mensal)*

.....

.....

## PROJETO DE LEI N.º 3.774, DE 2020

(Do Sr. Lucas Gonzalez)

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, a Lei nº 12.587/2012, de 3 de janeiro de 2012 para dispor sobre os serviços dos serviços de transporte coletivo municipal rodoviário, metroviário, ferroviário e aquaviário de passageiros durante o estado de calamidade pública e epidemia do coronavírus (COVID-19).

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-3364/2020.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º.** A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.77.....

§ 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 avos para cada mês de vigência do decreto de estado de calamidade.”

### JUSTIFICAÇÃO

Durante a pandemia de Covid-19, muitos serviços de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros estão sofrendo com a redução de demanda causada pela quarentena determinada por diversos governos estaduais e municipais. Projeto de lei em questão busca garantir redução de um **custo de R\$ 1.800,00 (hum mil e oitocentos reais) por ônibus** para as sociedades empresárias que exploram serviço regular, rodoviário e semiurbano, e/ou fretado da atividade de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros.

Em alguns estados, governadores decretaram redução de 50% da capacidade de passageiros do serviço de transporte rodoviário de passageiros, e em outros uma redução de frota para viagens. Além da determinação da redução da capacidade de passageiros, soma-se o fato destes decretos determinarem a redução da demanda de passageiros como resultado do isolamento social. Neste cenário a

taxa de fiscalização representa um grande ônus às empresas, que tiveram redução brusca de demanda de forma compulsória por determinações governamentais.

Adicionalmente, Projeto de Lei 4864/2016, desarquivado nos termos do Artigo 105 do RICD, em conformidade com o despacho exarado no REQ-461/2019, solicita a redução da cobrança de taxa de fiscalização, entendendo que, mesmo em períodos sem pandemias e crises econômicas, essa cobrança onera abusivamente toda a atividade de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, mas principalmente os transportadores autônomos, parcela economicamente mais fraca dessa atividade. A manutenção do valor de R\$1.800,00 da taxa de fiscalização demonstra completa falta de correspondência entre o valor tributário exigido e o custo da atividade estatal.

Mesa Diretora, em                      de                      de 2020.

Deputado LUCAS GONZALEZ

**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 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001**

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

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

.....  
**CAPÍTULO VI**

**DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES  
TERRESTRE E AQUAVIÁRIO**

.....  
**Seção VIII**

**Das Receitas e do Orçamento**

Art. 77. Constituem receitas da ANTT e da ANTAQ:

I - dotações que forem consignadas no Orçamento Geral da União para cada Agência, créditos especiais, transferências e repasses; [Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#)

II - recursos provenientes dos instrumentos de outorga e arrendamento administrados pela respectiva Agência, excetuados os provenientes dos contratos de arrendamento originários da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA não adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na Medida Provisória nº 2.181-45, de 24 de agosto de 2001; [Inciso com redação dada pela Lei nº 11.483, de 31/5/2007](#)

III - os produtos das arrecadações de taxas de fiscalização da prestação de serviços e de exploração de infra-estrutura atribuídas a cada Agência. [Inciso com redação dada pela](#)



Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

IV - recursos provenientes de acordos, convênios e contratos, inclusive os referentes, à prestação de serviços técnicos e fornecimento de publicações, material técnico, dados e informações;

V - o produto das arrecadações de cada Agência, decorrentes da cobrança de emolumentos e multas;

VI - outras receitas, inclusive as resultantes de aluguel ou alienação de bens, da aplicação de valores patrimoniais, de operações de crédito, de doações, legados e subvenções.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

§ 3º No caso do transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, a taxa de fiscalização de que trata o inciso III do *caput* deste artigo será de R\$ 1.800,00 (mil e oitocentos reais) por ano e por ônibus registrado pela empresa detentora de autorização ou permissão outorgada pela ANTT. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014)

Art. 78. A ANTT e a Antaq submeterão ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, respectivamente, suas propostas orçamentárias anuais, nos termos da legislação em vigor. (“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

Parágrafo único. O superávit financeiro anual apurado pela ANTT ou pela ANTAQ, relativo aos incisos II a V do art. 77, deverá ser incorporado ao respectivo orçamento do exercício seguinte, de acordo com a Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, não se aplicando o disposto no art. 1º da Lei nº 9.530, de 10 de dezembro de 1997, podendo ser utilizado no custeio de despesas de manutenção e funcionamento de ambas as Agências, em projetos de estudos e pesquisas no campo dos transportes, ou na execução de projetos de infra-estrutura a cargo do DNIT, desde que devidamente programados no Orçamento Geral da União.

**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 Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012**

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

### **A PRESIDENTA DA REPÚBLICA**

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

#### **CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o *caput* deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

## **PROJETO DE LEI N.º 3.909, DE 2020** **(Do Sr. Elias Vaz)**

Institui o Programa Emergencial Transporte Coletivo visando resguardar o exercício do transporte público urbano e semiurbano, durante o período de enfrentamento de estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020.

### **DESPACHO:**

APENSE-SE À(AO) PL-3364/2020.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei institui o Programa Emergencial Transporte Coletivo

com o objetivo de garantir a toda a sociedade o acesso aos serviços de transporte público urbano e semiurbano, em especial à população mais vulnerável, bem como viabilizar a prestação desses serviços nos municípios, regiões metropolitanas e aglomerados urbanos do país, durante o período de enfrentamento do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020.

§ 1º O Programa previsto no *caput* consiste na aquisição, de créditos eletrônicos de viagens perante as entidades e empresas, públicas e privadas, responsáveis pela comercialização desses créditos nos diversos sistemas de transportes públicos coletivos e na utilização dos meios existentes para distribuição dos créditos aos beneficiários do Programa.

§ 2º Cada crédito eletrônico de passagem corresponde a uma tarifa pública vigente no sistema de transporte público coletivo por ônibus de cada município, região metropolitana ou aglomeração urbana.

Art. 2º Os créditos de viagem do Programa Emergencial Transporte Coletivo serão adquiridos por Estados, Distrito Federal e Municípios, com recursos de que trata o art. 3º desta lei, e serão destinados preferencialmente aos beneficiários dos programas sociais federais e/ou municipais existentes ou que venham a ser criados durante o estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020.

§ 1º Os créditos do Programa Emergencial Transporte Coletivo serão distribuídos aos beneficiários, pelo titular do serviço de transporte público, sem qualquer custo adicional.

§ 2º Caberá aos órgãos municipais de transportes fornecer gratuitamente os bilhetes eletrônicos, ou outros sistemas de cobrança de tarifa existentes para os beneficiários do Programa.

§ 3º A quantidade de créditos eletrônicos de viagem a serem adquiridos em cada sistema de transporte público deverá ser suficiente para equilibrar custos e receitas desses sistemas e será calculada pelo poder concedente local, responsável pela solicitação dos créditos, levando-se em conta a oferta mínima de serviço necessária, e a demanda pagante que efetivamente está sendo atendida, de forma a garantir a continuidade de funcionamento desse serviço público essencial.

§ 4º Os créditos eletrônicos de viagem adquiridos deverão ser utilizados ao longo de doze meses após o mês da compra, e deverão ser considerados pelo poder público local no planejamento elaborado para não sobrecarregar os sistemas de transporte público coletivo.

§ 5º Visando ampliar a eficiência dos sistemas de transporte e reduzir a necessidade de futuros auxílios financeiros, os municípios devem buscar instrumentos de priorização do transporte público coletivo rodoviário e modos não motorizados, bem como a redução da emissão de poluentes, priorizando instrumentos de baixo custo como faixas exclusivas e ciclofaixas, conforme preconiza a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012

§ 6º Para atender ao disposto no *caput*, os municípios com mais de 100 mil habitantes que aderirem ao programa deverão apresentar, em um prazo de 180 dias, um plano emergencial, em coerência com os Planos de Mobilidade Urbana ou Planos Diretores locais, quando existirem, que contenha a priorização do

transporte público coletivo e modos não motorizados, e a redução da emissão de poluentes da frota de transporte público rodoviário urbano.

Art. 3º Serão repassados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios até R\$ 4.000.000.000,00 (quatro bilhões de reais), com o objetivo de garantir o disposto no caput do Art. 1º e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, mediante condições estabelecidas em termo de adesão firmado por estes entes com a União.

§ 1º Os recursos financeiros serão liberados aos órgãos e entidades dos Estados, Distrito Federal e Municípios conforme o cronograma de desembolso estabelecido no termo de adesão, mediante depósito em conta vinculada mantida em instituição financeira oficial.

§ 2º Os recursos de que trata o §1º serão disponibilizados:

- I. a todas as capitais de Estado, ao Distrito Federal e aos Municípios com população superior a 300.000 (trezentos mil) habitantes, ou integrantes de Região Metropolitana com mesmo contingente habitacional;
- II. em proporção à população de cada um dos entes federativos indicados no inciso I; e
- III. em caso de prestação simultânea, no mesmo município, de serviços a que se refere o caput de titularidade de Município e Estado, de acordo com a seguinte divisão:
  - a) para o Estado, 30% do valor disponibilizado ao ente federativo na forma dos incisos I e II; e
  - b) para o Município, 70% do valor disponibilizado ao ente federativo na forma dos incisos I e II.

§ 3º O termo de adesão de que trata o *caput* deste artigo deverá compreender:

- I. total adimplemento pelo titular de obrigações contratuais junto ao operador, incluindo quitação de dívidas e de contraprestações pecuniárias pendentes;
- II. mecanismos que garantam a promoção da transparência da concessão ou permissão, sobretudo no que se refere à composição da tarifa de remuneração da prestação do serviço; e
- III. oferta mínima de serviço para atender a demanda necessária durante a pandemia, reduzindo a lotação dos veículos e protegendo a saúde dos usuários, e de forma a garantir a continuidade de funcionamento desse serviço público essencial;

§ 4º As condições de que trata o *caput* serão especificadas em ato do Poder Executivo.

§ 5º O governo federal deverá divulgar amplamente em portal de transparência específico os valores pleiteados e aportados para cada município

cadastrado no programa, bem como os documentos envolvidos na adesão ao programa, sem prejuízo do disposto no inciso II do §1º, cabendo a cada ente beneficiário a divulgação das informações em seu respectivo portal de transparência.

§ 6º Os recursos recebidos nos termos deste artigo poderão ser utilizados para garantia da prestação dos serviços de transporte público coletivo mediante, prioritariamente na seguinte ordem:

- I. aquisição de bens essenciais, desde que o ativo adquirido passe a integrar relação de bens reversíveis e essenciais à prestação do serviço de transporte público coletivo;
- II. para reforçar a frota necessária para atender a demanda necessária durante a pandemia, de maneira a garantir o distanciamento recomendado pelas autoridades sanitárias;
- III. pagamento de salário de colaboradores em atraso;
- IV. pagamento direto de valores para reequilíbrio de contratos;
- V. contratação de prestação de serviços de transporte de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida em veículos adaptados, por meio dos instrumentos administrativos que se façam adequados; e
- VI. outros meios admitidos em ato do Poder Executivo.

§ 7º Os entes que optarem por aderir às condições estabelecidas neste artigo prestarão contas do uso dos recursos recebidos diretamente ao Tribunal de Contas da União.

§ 8º Às empresas beneficiadas com recursos de que trata este artigo, ficam vedados o pagamento de juros sobre capital próprio e a distribuição de lucros aos acionistas até 6 meses após o tempo que perdurar o benefício.

Art. 4º Os contratos das concessões, permissões e autorizações de transporte público urbano ou semiurbano com data de encerramento coincidente com o período a que se refere o Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, poderão ser dilatados a critério do poder concedente, até trinta dias após o término do estado da calamidade pública .

Art. 5.º No âmbito Programa Emergencial Transporte Coletivo, ficam os Estados, o Distrito Federal e os Municípios aderentes ao ter de que trata o art. 3º desta lei, autorizados a aplicarem parcela do valor transferido pela União na contratação de prestação de serviços de transporte de pessoas portadoras de deficiência ou de pessoa com mobilidade reduzida, em veículos especialmente adaptados para tanto, por meio dos instrumentos administrativos que se façam adequados.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

## **JUSTIFICAÇÃO**

A Constituição Federal trata o serviço de transporte público como serviço essencial pelo artigo 3º, inciso V. Ao garantir aos estratos de menor renda da população o acesso aos serviços de transporte, o presente projeto vai ao encontro do que preconiza o art. 6º da Constituição Federal que garante, como direito social, o

transporte. O direito ao transporte guarda a peculiaridade de ser um direito meio, ou um direito garantia.

Significa dizer que se trata de direito que é instrumento para a concretização de outros direitos. É dizer: sem o transporte, outros direitos são inviabilizados. Desse modo, o Poder Público, mesmo em tempos de distanciamento social, precisa garantir um sistema de deslocamento adequado, especialmente para os mais pobres, para que as pessoas tenham acesso aos locais de trabalho, aos hospitais, aos supermercados e às farmácias.

De fato, ao tratarmos da mobilidade das pessoas nos centros urbanos, não podemos ignorar que 40 milhões de brasileiros utilizam os serviços de transporte público coletivo por ônibus, principalmente os integrantes das classes sociais menos favorecidas da sociedade, os quais usam diariamente esse meio de transporte no atendimento de suas atividades essenciais. É importante estar ciente dos aspectos sociais que envolvem este serviço público. Se por um lado, a massa de trabalhadores formais se beneficia do Vale-Transporte, e isso permite a minimização dos gastos no orçamento familiar, por outro, nas cidades brasileiras, o serviço de transporte público coletivo é custeado em até 50% por pessoas que pagam a tarifa do ônibus utilizando dinheiro, oriundo das atividades informais. E, em decorrência da crise que enfrentamos, a massa de trabalhadores informais tem crescido substancialmente.

Diante da grande importância que os serviços de transporte público representam no dia a dia das cidades, principalmente para grande maioria da população nos seus deslocamentos diários, pedimos o apoio dos nobres pares a presente proposição.

Sala das Sessões, em                      de                      de 2020.

**Deputado Elias Vaz (PSB/GO)**

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**

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

**CONSTITUIÇÃO  
DA  
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL  
1988**

**PREÂMBULO**

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

**TÍTULO I  
DOS PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS**



Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado democrático de direito e tem como fundamentos:

- I - a soberania;
- II - a cidadania;
- III - a dignidade da pessoa humana;
- IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;
- V - o pluralismo político.

Parágrafo único. Todo o poder emana do povo, que o exerce por meio de representantes eleitos ou diretamente, nos termos desta Constituição.

Art. 2º São Poderes da União, independentes e harmônicos entre si, o Legislativo, o Executivo e o Judiciário.

Art. 3º Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:

- I - construir uma sociedade livre, justa e solidária;
- II - garantir o desenvolvimento nacional;
- III - erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais;
- IV - promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação.

Art. 4º A República Federativa do Brasil rege-se nas suas relações internacionais pelos seguintes princípios:

- I - independência nacional;
- II - prevalência dos direitos humanos;
- III - autodeterminação dos povos;
- IV - não-intervenção;
- V - igualdade entre os Estados;
- VI - defesa da paz;
- VII - solução pacífica dos conflitos;
- VIII - repúdio ao terrorismo e ao racismo;
- IX - cooperação entre os povos para o progresso da humanidade;
- X - concessão de asilo político.

Parágrafo único. A República Federativa do Brasil buscará a integração econômica, política, social e cultural dos povos da América Latina, visando à formação de uma comunidade latino-americana de nações.

## TÍTULO II DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

### CAPÍTULO I DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição;

II - ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei;

III - ninguém será submetido a tortura nem a tratamento desumano ou degradante;

IV - é livre a manifestação do pensamento, sendo vedado o anonimato;

V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem;

VI - é inviolável a liberdade de consciência e de crença, sendo assegurado o livre exercício dos cultos religiosos e garantida, na forma da lei, a proteção aos locais de culto e a suas liturgias;

VII - é assegurada, nos termos da lei, a prestação de assistência religiosa nas entidades civis e militares de internação coletiva;

VIII - ninguém será privado de direitos por motivo de crença religiosa ou de convicção filosófica ou política, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos

imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei;

IX - é livre a expressão da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, independentemente de censura ou licença;

X - são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;

XI - a casa é asilo inviolável do indivíduo, ninguém nela podendo penetrar sem consentimento do morador, salvo em caso de flagrante delito ou desastre, ou para prestar socorro, ou, durante o dia, por determinação judicial;

XII - é inviolável o sigilo da correspondência e das comunicações telegráficas, de dados e das comunicações telefônicas, salvo, no último caso, por ordem judicial, nas hipóteses e na forma que a lei estabelecer para fins de investigação criminal ou instrução processual penal;

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;

XIV - é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;

XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

XVI - todos podem reunir-se pacificamente, sem armas, em locais abertos ao público, independentemente de autorização, desde que não frustrem outra reunião anteriormente convocada para o mesmo local, sendo apenas exigido prévio aviso à autoridade competente;

XVII - é plena a liberdade de associação para fins lícitos, vedada a de caráter paramilitar;

XVIII - a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento;

XIX - as associações só poderão ser compulsoriamente dissolvidas ou ter suas atividades suspensas por decisão judicial, exigindo-se, no primeiro caso, o trânsito em julgado;

XX - ninguém poderá ser compelido a associar-se ou a permanecer associado;

XXI - as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente;

XXII - é garantido o direito de propriedade;

XXIII - a propriedade atenderá a sua função social;

XXIV - a lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante justa e prévia indenização em dinheiro, ressalvados os casos previstos nesta Constituição;

XXV - no caso de iminente perigo público, a autoridade competente poderá usar de propriedade particular, assegurada ao proprietário indenização ulterior, se houver dano;

XXVI - a pequena propriedade rural, assim definida em lei, desde que trabalhada pela família, não será objeto de penhora para pagamento de débitos decorrentes de sua atividade produtiva, dispondo a lei sobre os meios de financiar o seu desenvolvimento;

XXVII - aos autores pertence o direito exclusivo de utilização, publicação ou reprodução de suas obras, transmissível aos herdeiros pelo tempo que a lei fixar;

XXVIII - são assegurados, nos termos da lei:

a) a proteção às participações individuais em obras coletivas e à reprodução da imagem e voz humanas, inclusive nas atividades desportivas;

b) o direito de fiscalização do aproveitamento econômico das obras que criarem ou de que participarem aos criadores, aos intérpretes e às respectivas representações sindicais e associativas;

XXIX - a lei assegurará aos autores de inventos industriais privilégio temporário para sua utilização, bem como proteção às criações industriais, à propriedade das marcas, aos nomes de empresas e a outros signos distintivos, tendo em vista o interesse social e o desenvolvimento tecnológico e econômico do País;

XXX - é garantido o direito de herança;

XXXI - a sucessão de bens de estrangeiros situados no País será regulada pela lei brasileira em benefício do cônjuge ou dos filhos brasileiros, sempre que não lhes seja mais favorável a lei pessoal do *de cujus*;

XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;

XXXIII - todos têm direito a receber dos órgãos públicos informações de seu

interesse particular, ou de interesse coletivo ou geral, que serão prestadas no prazo da lei, sob pena de responsabilidade, ressalvadas aquelas cujo sigilo seja imprescindível à segurança da sociedade e do Estado;

XXXIV - são a todos assegurados, independentemente do pagamento de taxas:

a) o direito de petição aos poderes públicos em defesa de direitos ou contra ilegalidade ou abuso de poder;

b) a obtenção de certidões em repartições públicas, para defesa de direitos e esclarecimento de situações de interesse pessoal;

XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito;

XXXVI - a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada;

XXXVII - não haverá juízo ou tribunal de exceção;

XXXVIII - é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:

a) a plenitude de defesa;

b) o sigilo das votações;

c) a soberania dos veredictos;

d) a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida;

XXXIX - não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal;

XL - a lei penal não retroagirá, salvo para beneficiar o réu;

XLI - a lei punirá qualquer discriminação atentatória dos direitos e liberdades fundamentais;

XLII - a prática do racismo constitui crime inafiançável e imprescritível, sujeito à pena de reclusão, nos termos da lei;

XLIII - a lei considerará crimes inafiançáveis e insuscetíveis de graça ou anistia a prática da tortura, o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o terrorismo e os definidos como crimes hediondos, por eles respondendo os mandantes, os executores e os que, podendo evitá-los, se omitirem;

XLIV - constitui crime inafiançável e imprescritível a ação de grupos armados, civis ou militares, contra a ordem constitucional e o Estado democrático;

XLV - nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido;

XLVI - a lei regulará a individualização da pena e adotará, entre outras, as seguintes:

a) privação ou restrição da liberdade;

b) perda de bens;

c) multa;

d) prestação social alternativa;

e) suspensão ou interdição de direitos;

XLVII - não haverá penas:

a) de morte, salvo em caso de guerra declarada, nos termos do art. 84, XIX;

b) de caráter perpétuo;

c) de trabalhos forçados;

d) de banimento;

e) cruéis;

XLVIII - a pena será cumprida em estabelecimentos distintos, de acordo com a natureza do delito, a idade e o sexo do apenado;

XLIX - é assegurado aos presos o respeito à integridade física e moral;

L - às presidiárias serão asseguradas condições para que possam permanecer com seus filhos durante o período de amamentação;

LI - nenhum brasileiro será extraditado, salvo o naturalizado, em caso de crime comum, praticado antes da naturalização, ou de comprovado envolvimento em tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, na forma da lei;

LII - não será concedida extradição de estrangeiro por crime político ou de opinião;

LIII - ninguém será processado nem sentenciado senão pela autoridade competente;

- LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal;
- LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;
- LVI - são inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meios ilícitos;
- LVII - ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória;
- LVIII - o civilmente identificado não será submetido a identificação criminal, salvo nas hipóteses previstas em lei;
- LIX - será admitida ação privada nos crimes de ação pública, se esta não for intentada no prazo legal;
- LX - a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem;
- LXI - ninguém será preso senão em flagrante delito ou por ordem escrita e fundamentada de autoridade judiciária competente, salvo nos casos de transgressão militar ou crime propriamente militar, definidos em lei;
- LXII - a prisão de qualquer pessoa e o local onde se encontre serão comunicados imediatamente ao juiz competente e à família do preso ou à pessoa por ele indicada;
- LXIII - o preso será informado de seus direitos, entre os quais o de permanecer calado, sendo-lhe assegurada a assistência da família e de advogado;
- LXIV - o preso tem direito à identificação dos responsáveis por sua prisão ou por seu interrogatório policial;
- LXV - a prisão ilegal será imediatamente relaxada pela autoridade judiciária;
- LXVI - ninguém será levado à prisão ou nela mantido quando a lei admitir a liberdade provisória, com ou sem fiança;
- LXVII - não haverá prisão civil por dívida, salvo a do responsável pelo inadimplemento voluntário e inescusável de obrigação alimentícia e a do depositário infiel;
- LXVIII - conceder-se-á *habeas corpus* sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder;
- LXIX - conceder-se-á mandado de segurança para proteger direito líquido e certo, não amparado por *habeas corpus* ou *habeas data*, quando o responsável pela ilegalidade ou abuso de poder for autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do poder público;
- LXX - o mandado de segurança coletivo pode ser impetrado por:
- a) partido político com representação no Congresso Nacional;
  - b) organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há pelo menos um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados;
- LXXI - conceder-se-á mandado de injunção sempre que a falta de norma regulamentadora torne inviável o exercício dos direitos e liberdades constitucionais e das prerrogativas inerentes à nacionalidade, à soberania e à cidadania;
- LXXII - conceder-se-á *habeas data*:
- a) para assegurar o conhecimento de informações relativas à pessoa do impetrante, constantes de registros ou bancos de dados de entidades governamentais ou de caráter público;
  - b) para a retificação de dados, quando não se prefira fazê-lo por processo sigiloso, judicial ou administrativo;
- LXXIII - qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência;
- LXXIV - o Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos;
- LXXV - o Estado indenizará o condenado por erro judiciário, assim como o que ficar preso além do tempo fixado na sentença;
- LXXVI - são gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei:
- a) o registro civil de nascimento;
  - b) a certidão de óbito;

LXXVII - são gratuitas as ações de *habeas corpus* e *habeas data*, e, na forma da lei, os atos necessários ao exercício da cidadania.

LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação. [\(Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004\)](#)

§ 1º As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.

§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.

§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004\)](#)

§ 4º O Brasil se submete à jurisdição de Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004\)](#)

## CAPÍTULO II DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. [\(Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015\)](#)

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

I - relação de emprego protegida contra despedida arbitrária ou sem justa causa, nos termos de lei complementar, que preverá indenização compensatória, dentre outros direitos;

II - seguro-desemprego, em caso de desemprego involuntário;

III - fundo de garantia do tempo de serviço;

IV - salário mínimo, fixado em lei, nacionalmente unificado, capaz de atender às suas necessidades vitais básicas e às de sua família com moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social, com reajustes periódicos que lhe preservem o poder aquisitivo, sendo vedada sua vinculação para qualquer fim;

V - piso salarial proporcional à extensão e à complexidade do trabalho;

VI - irredutibilidade do salário, salvo o disposto em convenção ou acordo coletivo;

VII - garantia de salário, nunca inferior ao mínimo, para os que percebem remuneração variável;

VIII - décimo terceiro salário com base na remuneração integral ou no valor da aposentadoria;

IX - remuneração do trabalho noturno superior à do diurno;

X - proteção do salário na forma da lei, constituindo crime sua retenção dolosa;

XI - participação nos lucros, ou resultados, desvinculada da remuneração, e, excepcionalmente, participação na gestão da empresa, conforme definido em lei;

XII - salário-família pago em razão do dependente do trabalhador de baixa renda nos termos da lei; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho;

XIV - jornada de seis horas para o trabalho realizado em turnos ininterruptos de revezamento, salvo negociação coletiva;

XV - repouso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos;

XVI - remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em cinquenta por cento à do normal;

XVII - gozo de férias anuais remuneradas com, pelo menos, um terço a mais do que o salário normal;

XVIII - licença à gestante, sem prejuízo do emprego e do salário, com a duração de cento e vinte dias;

XIX - licença-paternidade, nos termos fixados em lei;  
XX - proteção do mercado de trabalho da mulher, mediante incentivos específicos,  
nos termos da lei;

## **DECRETO LEGISLATIVO Nº 6, DE 2020**

Reconhece, para os fins do art. 65 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, a ocorrência do estado de calamidade pública, nos termos da solicitação do Presidente da República encaminhada por meio da Mensagem nº 93, de 18 de março de 2020.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica reconhecida, exclusivamente para os fins do art. 65 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, notadamente para as dispensas do atingimento dos resultados fiscais previstos no art. 2º da Lei nº 13.898, de 11 de novembro de 2019, e da limitação de empenho de que trata o art. 9º da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, a ocorrência do estado de calamidade pública, com efeitos até 31 de dezembro de 2020, nos termos da solicitação do Presidente da República encaminhada por meio da Mensagem nº 93, de 18 de março de 2020.

Art. 2º Fica constituída Comissão Mista no âmbito do Congresso Nacional, composta por 6 (seis) deputados e 6 (seis) senadores, com igual número de suplentes, com o objetivo de acompanhar a situação fiscal e a execução orçamentária e financeira das medidas relacionadas à emergência de saúde pública de importância internacional relacionada ao coronavírus (Covid-19).

§ 1º Os trabalhos poderão ser desenvolvidos por meio virtual, nos termos definidos pela Presidência da Comissão.

§ 2º A Comissão realizará, mensalmente, reunião com o Ministério da Economia, para avaliar a situação fiscal e a execução orçamentária e financeira das medidas relacionadas à emergência de saúde pública de importância internacional relacionada ao coronavírus (Covid-19).

§ 3º Bimestralmente, a Comissão realizará audiência pública com a presença do Ministro da Economia, para apresentação e avaliação de relatório circunstanciado da situação fiscal e da execução orçamentária e financeira das medidas relacionadas à emergência de saúde pública de importância internacional relacionada ao coronavírus (Covid-19), que deverá ser publicado pelo Poder Executivo antes da referida audiência.

Art. 3º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 20 de março de 2020.

SENADOR ANTONIO ANASTASIA  
Primeiro Vice-Presidente do Senado Federal,  
no exercício da Presidência

## **LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012**

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

## **A PRESIDENTA DA REPÚBLICA**

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



## CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o *caput* deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

# PROJETO DE LEI N.º 3.919, DE 2020 (Do Sr. Jerônimo Goergen)

Institui o Programa Emergencial Transporte Social.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-3909/2020.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei institui o Programa Emergencial Transporte Social, com a finalidade de resguardar o exercício e o funcionamento do transporte público urbano e de caráter urbano por ônibus nos municípios, nas regiões metropolitanas e nos aglomerados urbanos, durante a vigência da emergência de saúde pública relacionada à pandemia de Covid-19 (*Coronavirus Disease 2019*).

§1º O Programa Emergencial Transporte Social consiste na aquisição pela União de créditos eletrônicos de viagens em entidades e empresas públicas e privadas responsáveis pela comercialização desses créditos nos diversos sistemas de transportes públicos coletivos por ônibus e na utilização dos meios tecnológicos de bilhetagem eletrônica existentes para distribuição dos créditos aos beneficiários do Programa.

§ 2º Caberá às empresas e entidades referidas no § 1º fornecer gratuitamente os cartões inteligentes de transporte para os beneficiários do Programa que ainda não são cadastrados no sistema de bilhetagem eletrônica da localidade, região ou aglomerado urbano, onde o beneficiário usará os créditos eletrônicos de viagem.

§ 3º Cada crédito eletrônico de passagem corresponde a uma tarifa pública vigente no sistema de transporte público coletivo por ônibus de cada cidade, região metropolitana ou aglomeração urbana.

Art. 2º O Poder Executivo, na regulamentação desta Lei, destinará os créditos de viagem do Programa preferencialmente aos beneficiários dos programas sociais do Governo federal existentes ou que sejam criados durante a vigência da emergência de saúde pública relacionada à pandemia de Covid-19 (*Coronavirus Disease 2019*).

§ 1º Os créditos do Programa Emergencial Transporte Social serão distribuídos aos beneficiários, por ordem expressa e nominal do Governo Federal, sem qualquer custo adicional.

Art. 3º A quantidade de créditos eletrônicos de viagem a serem adquiridos pela União em cada sistema de transporte público deverá ser suficiente para equilibrar custos e receitas desses sistemas e será calculada pelo poder concedente local levando-se em conta a oferta mínima de serviço estabelecida, de acordo com a legislação e orientações vigentes, e a demanda pagante.

Art. 4º Os créditos eletrônicos de viagem adquiridos pela União deverão ser utilizados até vinte e quatro meses após o fim da situação de emergência de saúde pública do estado de emergência relacionada à pandemia de Covid-19.

Art. 5º No âmbito das medidas para enfrentamento da emergência relacionada à pandemia de Covid-19, deverão ser tomadas as providências para remanejamento de rubricas orçamentárias para o cumprimento do Programa previsto nesta Lei, em atendimento ao disposto na Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## **JUSTIFICAÇÃO**

Sabemos que, diariamente, por volta de quarenta milhões de brasileiros utilizam o transporte coletivo feito por ônibus. Tais deslocamentos são a melhor opção, em muitos casos a única, para aqueles que pertencem a classes sociais menos privilegiadas, para irem trabalhar ou participarem de qualquer outra atividade nas áreas urbanas.

Segundo documento<sup>2</sup> elaborado pela Associação Nacional das

---

<sup>2</sup><http://files.antp.org.br/slideshow/medidas-gov-federal-transporte-publico--corona-virus.pdf>.  
acesso em 20 de abril de 2020.

Último

Empresas de Transportes Urbanos (NTU), pelo Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, e pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), temos as seguintes informações:

- Além de ser essencial no cotidiano urbano, o sistema de transporte coletivo por ônibus participa de modo significativo na economia do Brasil. A cada ano, o setor movimenta R\$ 42,2 bilhões e emprega de maneira direta mais de quinhentas mil pessoas e outros 1,3 milhão de forma indireta. Em muitas cidades, as empresas de ônibus são os maiores empregadores e responsáveis por grande parcela de tributos, os quais facilitam a continuidade dos serviços essenciais.
- Em função da pandemia de Covid-19 (*Coronavirus Disease 2019*), o transporte coletivo por ônibus tem sofrido significativo impacto. Em várias localidades, a queda da demanda de passageiros foi da ordem de 80%, enquanto a readequação da oferta aconteceu em níveis muito menores. Isso ocorre porque a oferta, ainda que diminuída em alguns municípios, necessita atender a população durante todo o dia e em todas as regiões da cidade. Além disso, é preciso que se mantenha um nível de oferta para reduzir o número de passageiros por veículo, para evitar aglomerações.
- Há que se salientar que a maioria dos sistemas não tem qualquer subsídio público e a imensa parcela dos municípios não possui condições de aportar recursos, especialmente diante do quadro atual, em que as receitas tendem a reduzir. Portanto, existe grave desequilíbrio entre receitas e custos, o que pode inviabilizar a continuidade dos serviços. Esse desequilíbrio poderá levar a uma total incapacidade das empresas operadoras de cumprir, no curto prazo, os compromissos relacionados ao pagamento dos salários dos trabalhadores.
- Tal situação pode criar grandes dificuldades sociais e econômicas nas cidades do País. Um exemplo é o acesso a serviços de saúde, tanto pelos profissionais da área quanto por milhares de pessoas que precisam utilizar esses serviços. Ademais, existem preocupações também com a continuidade de operações relativas a serviços essenciais, como supermercados e drogarias.

Dessa forma, propomos, por meio deste projeto de lei, a criação do Programa Emergencial Transporte Social, o qual consiste na aquisição de créditos eletrônicos de transporte (passagens) pela União, os quais futuramente poderão ser destinados às pessoas beneficiárias dos programas sociais de âmbito federal. Os recursos provenientes da venda desses créditos, portanto, teriam a finalidade de

garantir a continuidade do funcionamento dos sistemas de transporte público urbano realizado por ônibus.

Por fim, acreditamos que essa medida contribuirá de maneira eficaz para a preservação do direito ao transporte, além de minimizar os danos que estão sendo esperados em função da pandemia de Covid-19.

Em vista do exposto, pedimos o apoio de nossos Pares para a aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em 23 de julho de 2020.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN

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

## **LEI COMPLEMENTAR Nº 101, DE 4 DE MAIO DE 2000**

Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências.

### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

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

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

Art. 1º Esta Lei Complementar estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal, com amparo no Capítulo II do Título VI da Constituição.

§ 1º A responsabilidade na gestão fiscal pressupõe a ação planejada e transparente, em que se previnem riscos e corrigem desvios capazes de afetar o equilíbrio das contas públicas, mediante o cumprimento de metas de resultados entre receitas e despesas e a obediência a limites e condições no que tange a renúncia de receita, geração de despesas com pessoal, da seguridade social e outras, dívidas consolidada e mobiliária, operações de crédito, inclusive por antecipação de receita, concessão de garantia e inscrição em Restos a Pagar.

§ 2º As disposições desta Lei Complementar obrigam a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios.

§ 3º Nas referências:

I - à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, estão compreendidos:  
a) o Poder Executivo, o Poder Legislativo, neste abrangidos os Tribunais de Contas, o Poder Judiciário e o Ministério Público;

b) as respectivas administrações diretas, fundos, autarquias, fundações e empresas estatais dependentes;

II - a Estados entende-se considerado o Distrito Federal;

III - a Tribunais de Contas estão incluídos: Tribunal de Contas da União, Tribunal de Contas do Estado e, quando houver, Tribunal de Contas dos Municípios e Tribunal de Contas do Município.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei Complementar, entende-se como:

I - ente da Federação: a União, cada Estado, o Distrito Federal e cada Município;

II - empresa controlada: sociedade cuja maioria do capital social com direito a voto pertença, direta ou indiretamente, a ente da Federação;

.....  
.....



**PARECER PROFERIDO EM PLENÁRIO AO  
PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020**  
(Apensados os PLs nºs 3.774/20, 3.909/20 e 3.919/20)

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

**Autor:** Deputado FABIO SCHIOCHET

**Relator:** Deputado HILDO ROCHA

## **I - RELATÓRIO**

O projeto de lei sob análise, de autoria do Deputado Fabio Schiochet, tenciona instituir Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros, por meio da redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, como forma de minimizar os severos impactos na demanda provocados pela pandemia causada pelo novo coronavírus e a doença a ele associada, a Covid-19.

Apensado, o PL nº 3.774, de 2020, de autoria do Deputado Lucas Gonzalez, estabelece a redução da taxa de fiscalização anual cobrada do transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, prevista no § 3º do



art. 77 da Lei nº 10.233, de 2001, proporcional aos meses de vigência de decreto de estado de calamidade em decorrência 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.

Também apensado, o PL nº 3.909, de 2020, cujo autor é o Deputado Elias Vaz, busca instituir Programa Emergencial Transporte Coletivo, com o objetivo de garantir o acesso aos serviços de transporte público urbano e semiurbano, bem como viabilizar a prestação desses serviços nos Municípios, regiões metropolitanas e aglomerados urbanos do País, durante o período de enfrentamento do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020.

Referido Programa consiste na aquisição de créditos eletrônicos de viagens perante as entidades e empresas, públicas e privadas, responsáveis pela comercialização desses créditos nos diversos sistemas de transportes públicos coletivos e na utilização dos meios existentes para distribuição dos créditos aos beneficiários do Programa.

Adicionalmente, o PL nº 3.909 prevê o repasse aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios de até R\$ 4.000.000.000,00 (quatro bilhões de reais), com o objetivo de financiar o Programa e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, mediante condições estabelecidas em termo de adesão firmado por estes entes com a União.

Por fim, o PL nº 3.919, de 2020, de autoria do Deputado Jerônimo Goergen, tenciona instituir o Programa Emergencial Transporte Social, com a finalidade de resguardar o exercício e o funcionamento do transporte público urbano e de caráter urbano por ônibus nos Municípios, nas regiões metropolitanas e nos aglomerados urbanos, durante a vigência da emergência de saúde pública relacionada à pandemia de Covid-19.

Referido Programa consiste na aquisição pela União de créditos eletrônicos de viagens em entidades e empresas públicas e privadas





responsáveis pela comercialização desses créditos nos diversos sistemas de transportes públicos coletivos por ônibus e na utilização dos meios tecnológicos de bilhetagem eletrônica existentes para distribuição dos créditos aos beneficiários do Programa.

Nos termos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados – RICD –, as proposições foram distribuídas para análise de mérito pelas Comissões de Minas e Energia, de Seguridade Social e Família, de Viação e Transportes, de Desenvolvimento Urbano, de Finanças e Tributação (também art. 54 do RICD) e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, onde também deve ser analisada sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Diante da distribuição a mais de três comissões de mérito, foi designada comissão especial para a análise da matéria.

É o nosso relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

As proposições sob análise buscam estabelecer medidas para minimizar os impactos da pandemia causada pelo novo coronavírus e a doença a ele associada, a Covid-19, de forma a garantir a continuidade da prestação dos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros de natureza urbana ou semiurbana, os quais sofreram vertiginosa queda na demanda nesse período, provocando sérias dificuldades econômicas nas concessionárias do setor.

No atual momento de urgência sanitária, embora consideremos benéficas as propostas de criação de programas de aquisição de créditos eletrônicos a serem utilizados nos serviços de transporte pela população mais carente, julgamos que o tempo demandado pela operacionalização de tais medidas poderia fazer o socorro necessário perder a oportunidade.



Dessa forma, o substitutivo que propomos estabelece, 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, a destinação de R\$ 4 bilhões para que Estados, Distrito Federal e Municípios possam garantir a prestação desses serviços e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, mediante condições estabelecidas em termo de adesão a ser firmado por estes entes com a União e à aprovação de revisão das delegações do transporte público urbano ou semiurbano naqueles entes, segundo os critérios mínimos estabelecidos.

A ideia adotada é que, superado o momento difícil por que passam as empresas do setor de transporte público coletivo, o sistema possa sofrer alterações estruturais, sobretudo no que tange à governança, ao melhor atendimento à população, inclusive das pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, e ao modelo de financiamento adotado nas concessões, permissões e autorizações em vigor. É preciso exigir contrapartida tanto por parte dos gestores públicos quanto das empresas prestadoras do serviço. Estas, a propósito, ficarão impedidas de pagar juros sobre capital próprio e de distribuir lucros aos acionistas até 31 de dezembro de 2021 ou pelo tempo que durar o benefício auferido.

Por fim, o substitutivo adotado estabelece que os recursos deverão ser destinados ao Distrito Federal, aos Estados e aos Municípios com população superior a trezentos mil habitantes ou que sejam capital de Estado ou integrem região metropolitana, os quais possuem rede de transporte público coletivo de passageiros mais estruturada, sendo os que mais sofreram os efeitos da pandemia. Nos casos 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.

O Projeto de Lei nº 3.774, embora trate de taxa de fiscalização do transporte interestadual e internacional de passageiros, também contribui para minimizar os efeitos da pandemia nesse setor.



## II.1 – CONCLUSÃO DO VOTO

Quanto à constitucionalidade, verificamos que a matéria em comento é de competência legislativa da União, não incidindo nas hipóteses de iniciativa privativa de outro Poder. Estão preenchidos, portanto, os requisitos de constitucionalidade formal.

Os projetos também não violam normas constitucionais substanciais nem princípios gerais de direito, razão pela qual reconhecemos sua constitucionalidade material e sua juridicidade. Não há reparos à técnica legislativa adotada, havendo sido rigorosamente observados os preceitos da Lei Complementar nº 95, de 1998.

Quanto à compatibilidade financeira e orçamentária da matéria, não se vislumbra qualquer desrespeito às normas vigentes, em especial em relação à Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, à Lei do Plano Plurianual, à Lei de Diretrizes Orçamentárias e à Lei Orçamentária da União.

As despesas para o cumprimento do disposto nos projetos são plenamente justificáveis diante da crise provocada pela pandemia que assola o País, especialmente diante do Decreto Legislativo nº 6, de 2020, que reconheceu o estado de calamidade pública, nos termos do art. 65 da Lei de Responsabilidade Fiscal, dispensando o Poder Executivo de perseguir a meta fixada para este exercício financeiro na Lei de Diretrizes Orçamentárias.

Não vemos óbices à admissibilidade financeira da matéria, em especial não só por conta da vigência do estado de calamidade pública, reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 2020, já citado, como também porque a Emenda Constitucional (EC) nº 106, de 7 de maio de 2020, institui regime extraordinário fiscal, financeiro e de contratações para enfrentamento de calamidade pública nacional decorrente de pandemia. As proposições atendem às exigências da sobredita Emenda Constitucional, que afasta a exigência de demonstração de adequação orçamentária e financeira em



relação à criação e expansão de programas e ações públicas destinados ao enfrentamento dos problemas causados pela crise do novo coronavírus (Covid-19).

Ante o exposto, no âmbito da Comissão Especial, votamos pela adequação financeira e orçamentária, constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e, no mérito, pela **APROVAÇÃO** dos Projetos de Lei nº 3.364, de 2020, nº 3.774, de 2020, nº 3.909, de 2020, e nº 3.919, de 2020, na forma do substitutivo anexo.

Sala das Sessões, em 30 de julho de 2020.

Deputado HILDO ROCHA  
Relator

2020-8237



## **SUBSTITUTIVO 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 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 sede de capital estadual, integrantes de região metropolitana ou com mais de 300.000 (trezentos 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 de 12 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 total adimplemento prévio, pelo ente, de obrigações contratuais junto aos operadores dos serviços de transporte público coletivo de passageiros, incluindo quitação de dívidas e de contraprestações pecuniárias pendentes, excetuadas aquelas que, comprovadamente, foram originadas em razão dos efeitos do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 06, de 20 de março de 2020;

IV – 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;

V – a vedação à adoção compulsória de 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.

§ 2º Fica vedada a aplicação dos recursos a que se refere o *caput* em empresas públicas ou sociedades de economia mista.

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 – acréscimo de receitas, redução de custos, dilatação de prazo ou outros mecanismos de reequilíbrio dos contratos que, somados, tenham, no mínimo, o mesmo valor presente líquido dos recursos federais aportados;

II – mecanismos que garantam a promoção da transparência da concessão ou permissão, 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; e

VI – implantação de sistema de informação que permita a auditoria de bilhetagem e o monitoramento georreferenciado dos veículos.

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 a revisão dos contratos do serviço de transporte público coletivo de passageiros, com alocação prioritária 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;

III – pagamento direto de valores para reequilíbrio de contratos;

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

V – outros meios admitidos no Termo de Adesão.

Parágrafo único. 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.

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 este artigo, ficam vedados o pagamento de juros sobre capital próprio e a distribuição de lucros aos acionistas até 31 de dezembro de 2021 ou pelo tempo que durar o benefício.

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 – 40% (quarenta por cento) do total dos recursos serão destinados aos Estados e ao Distrito Federal;

II – 60% (sessenta por cento) do total dos recursos serão destinados 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 residente em regiões metropolitanas, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE;

II – No caso dos Municípios elegíveis, de forma proporcional ao número total de habitantes, conforme dados do IBGE; e

III – no caso de, após o decurso de 60 (sessenta) dias da entrada em vigor desta Lei, 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 entre os entes que aderiram, mantida a proporcionalidade definida neste artigo.

§3º 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.

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 o Poder Executivo autorizado a implantar programa de quitação de dívidas tributárias e previdenciárias, para que as empresas prestadoras do serviço de transporte público coletivo de passageiros possam quitar suas dívidas com o erário por meio de passagens sociais, nos termos de regulamento.

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.

.....

.....

§ 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. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em 30 de julho de 2020.

Deputado HILDO ROCHA

2020-8237

## SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3364 DE 2020

(apensados PL nº 3.774/20, PL nº 3.909/20 e PL nº 3.919/2020)

*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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19 e dá outras providências.*

### EMENDA

Dê-se ao “caput” do artigo 1º ao Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3364, de 2020 a seguinte redação:

*Art. 1º Serão repassados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios que sejam capital estadual, integrantes de região metropolitana ou 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.*

### JUSTIFICATIVA

O substitutivo do relator dispõe que apenas as cidades com população maior ou igual a trezentos mil habitantes farão jus aos recursos emergenciais para serem aplicados no transporte público coletivo urbano, face os prejuízos ocasionados pela pandemia do Coronavírus (Covid-19).

Essa regra impossibilitará que vários municípios brasileiros que possuem sistema de transporte público organizado, mediante legislação em vigor, cuja

população seja inferior a trezentos mil habitantes possam receber recursos públicos federais, ou seja, um tratamento injusto, uma vez que a crise do Covid 19 abateu todo o transporte público coletivo urbano em operação em diversas cidades brasileiras.

Assim a propomos a presente emenda, visando ampliar o número de municípios para receberem o socorro emergencial para os seus serviços de transporte público coletivo urbano.

Sala das Sessões, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2020.

**Deputado DOMINGOS SÁVIO**







CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPUTADO FEDERAL ACÁCIO FAVACHO

Apresentação: 04/08/2020 12:19 - PLEN  
EMP 2 => PL 3364/2020

EMP n.2/0

**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020**

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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, e dá outras providências.

**EMENDA DE PLENÁRIO Nº**

Dê-se ao art. 1º do Substitutivo, a seguinte redação:

*“Art. 1º Serão repassados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios que sejam capital estadual, integrantes de região metropolitana ou **com mais de 130.000 (cento e trinta 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.*

.....”

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda pretende modificar o escopo de municípios atendidos pelo repasse de 4 bilhões de reais, definido no substitutivo do relator Hildo Rocha (MDB-MA).

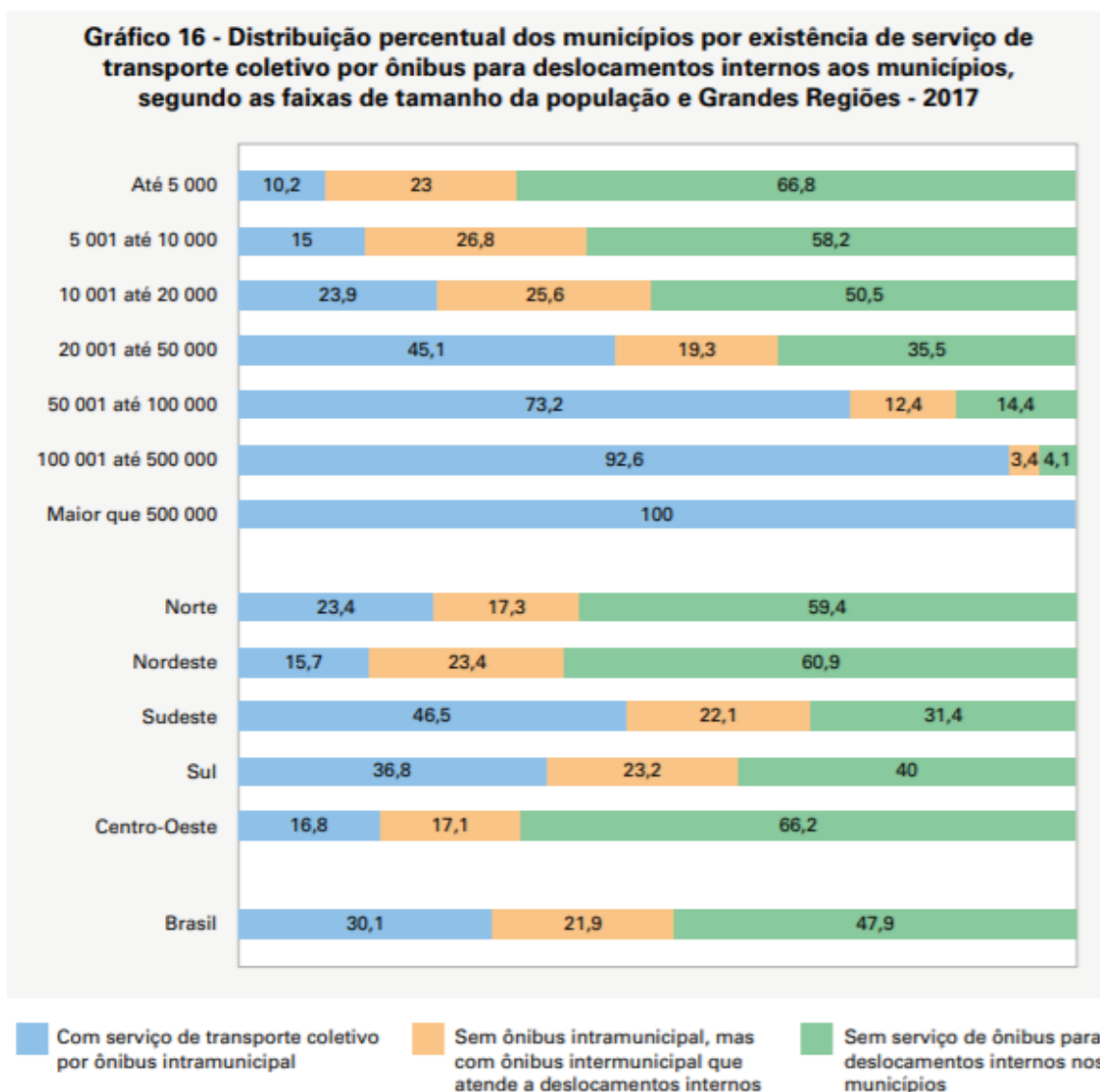
Chancela eletrônica do(a) Dep Acácio Favacho (PROS/AP),  
através do ponto P\_122581, nos termos de delegação regulamentada no Ato ,  
da Mesa n. 25 de 2015.





## CÂMARA DOS DEPUTADOS DEPUTADO FEDERAL ACÁCIO FAVACHO

Dados da última pesquisa do IBGE que contou com dados do transporte público no Brasil, intitulada Perfil dos Municípios, no ano de 2017, afirmam que 30,1% dos municípios do País contam com serviço público de transporte coletivo intramunicipal, totalizando aproximadamente 1.679 cidades brasileiras. E a abrangência desse tipo de serviço em municípios entre 100 mil e 500 mil habitantes é de 92,6%, conforme imagem abaixo:



Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Pesquisa de Informações Básicas Municipais 2017.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**DEPUTADO FEDERAL ACÁCIO FAVACHO**

Considerando os dados acima, acredito ser necessário socorrer o máximo de municípios possíveis, para arrefecer os danos causados pela pandemia da Covid-19 no setor de transporte público coletivo nas maiores cidades do País.

Diante do exposto, encaminho a presente emenda para análise dos meus pares.

Sala da Comissão, em 30 de julho de 2020

Deputado **ACÁCIO FAVACHO**  
**PROS/AP**

Apresentação: 04/08/2020 12:19 - PLEN  
EMP 2 => PL 3364/2020  
**EMP n.2/0**

Chancela eletrônica do(a) Dep Acácio Favacho (PROS/AP),  
através do ponto P\_122581, nos termos de delegação regulamentada no Ato ,  
da Mesa n. 25 de 2015.





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Acácio Favacho )**

Dá nova redação ao art. 1º do  
Substitutivo apresentado ao PL 3.364, de  
2020

Assinaram eletronicamente o documento CD208957757900, nesta ordem:

- 1 Dep. Acácio Favacho (PROS/AP) \*-(P\_122581)
- 2 Dep. Weliton Prado (PROS/MG) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM,  
SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS LIDERANÇA DO PTB

### PROJETO DE LEI Nº 3.364 de 2020

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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, e dá outras providências.

### EMENDA DE PLENÁRIO Nº \_\_\_\_\_

O caput do Art. 1º do Substitutivo apresentado ao PL nº 3.364 de 2020, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º Serão repassados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios sede de capital estadual, integrantes de região metropolitana ou com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta 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.

.....”



## **CÂMARA DOS DEPUTADOS LIDERANÇA DO PTB**

### **JUSTIFICAÇÃO**

O substitutivo apresentado pelo relator estabelece que os recursos destinados a garantir a prestação do serviço de transporte público coletivo deverão ser direcionados ao Distrito Federal, aos Estados e aos Municípios com população superior a 300 mil habitantes ou que sejam capital de Estado ou integrem região metropolitana. O objetivo da presente emenda é ampliar o número de municípios que poderão ter acesso a esses recursos, estabelecendo assim que os recursos serão repassados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios sede de capital estadual, integrantes de região metropolitana ou com mais de 250 mil habitantes.

Durante a situação global de emergência de saúde, e de calamidade pública como a que vivenciamos atualmente com a pandemia do Novo Coronavírus (COVID-19), os municípios brasileiros vem sofrendo uma brutal queda na arrecadação, não só devido ao combate ao vírus, mas também em razão da abrupta redução da atividade econômica. Assim, atualmente muitos municípios se encontram em difícil situação financeira e com dificuldade para manter os serviços públicos.

Tomando em conta essas adversidades, e tendo como objetivo auxiliar os municípios, a proposta dessa emenda é possibilitar que os municípios que possuam a partir de 250 mil habitantes sejam incluídos nos repasses emergenciais, em razão da ocorrência do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, ampliando assim o número de municípios que poderão contar com ajuda para garantir a prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros, urbano ou semiurbano.

Sala de sessões, 3 de agosto de 2020.

**Dep. PEDRO LUCAS FERNANDES**

**Líder do PTB**

Apresentação: 04/08/2020 12:52 - PLEN  
EMP 3 => PL 3364/2020  
**EMP n.3/0**

Chancela eletrônica do(a) Dep Pedro Lucas Fernandes (PTB/MA),  
através do ponto P\_5425, nos termos de delegação regulamentada no Ato ,  
da Mesa n. 25 de 2015.



## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, e dá outras providências.

### EMENDA

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo no substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.364, de 2020:

Art....As empresas beneficiadas com a transferência de recursos financeiros previstos nesta lei não poderão aumentar a tarifa do transporte público coletivo de passageiros até o encerramento do prazo de reconhecimento de calamidade pública a que se refere o Decreto Legislativo nº 6, 20 de março de 2020.

### JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da presente emenda é proteger a população, evitando com que as empresas de transporte público recebem recursos financeiros federais para vencer as dificuldades impostas pela pandemia, como a queda nas suas



receitas, e, mesmo assim, impor aumento nas tarifas.

Sala das Sessões, de julho de 2020

**Dep. Otto Alencar Filho**

**PSD/BA**

Apresentação: 04/08/2020 13:00 - PLEN  
EMP 4 => PL 3364/2020

**EMP n.4/0**

Documento eletrônico assinado por Otto Alencar Filho (PSD/BA), através do ponto SDR\_56206,  
na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato  
da Mesa n. 80 de 2016.



## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Apresentação: 04/08/2020 13:29 - PLEN  
EMP 5 => PL 3364/2020  
EMP n.5/0

## EMENDA DE PLENÁRIO Nº , DE 2020

Suprima-se o inciso V, do §1º do art. 1º da Lei 3.364, de 2020, na forma da redação que lhe é dada pelo Substitutivo.

## JUSTIFICAÇÃO

O projeto de lei nº 3.364 de 2020, institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup.

O inciso suprimido por esta emenda busca retirar a vedação a adoção de gratuidades sem a devida contraprestação, apesar de no primeiro momento avaliar estar correta a vedação por entender a necessidade das devidas fontes para gerar as gratuidades. Porém, sabemos que os problemas de financiamento desse setor são estruturais e as gratuidades que existem atualmente não têm qualquer tipo de fundo, como por exemplo a lei federal do Estatuto do Idoso.

Plenário,

**Deputado ENIO VERRI**

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR\_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Enio Verri )**

Altera o PL 3364/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD200655819100, nesta ordem:

- 1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Apresentação: 04/08/2020 13:29 - PLEN  
EMP 6 => PL 3364/2020  
**EMP n.6/0**

## EMENDA DE PLENÁRIO Nº , DE 2020

Inclua-se o inciso VII ao art. 2º, da Lei nº 3.364, de 2020, na forma da redação que lhe foi dada pelo substitutivo:

“Art. 2º. ....

VII – manutenção do quantitativo de empregados por 12 (doze) meses contados da data de assinatura dos contratos revisados.”

## JUSTIFICAÇÃO

A inclusão desta emenda tem por objetivo assegurar nas revisões dos contratos de prestação de serviço de transporte público coletivo a permanência do quantitativo de empregados na área pelos 12 meses subsequentes a assinatura do contrato revisado. A manutenção do quantitativo de empregados visa a garantia de emprego dos trabalhadores que estão sendo demitidos por razões não atinentes às suas atividades, compreendendo as possibilidades da demissão por justa causa.

Plenário,

**Deputado ENIO VERRI**

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR\_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Enio Verri )**

Altera o PL 3364/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD208700738900, nesta ordem:

- 1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Apresentação: 04/08/2020 13:29 - PLEN  
EMP 7 => PL 3364/2020  
EMP n.7/0

## EMENDA DE PLENÁRIO Nº , DE 2020

Inclua-se o inciso VI ao §1º, do art. 1º, da Lei nº 3.364, de 2020, na forma da redação que lhe foi dada pelo substitutivo:

“Art. 1º. ....

§1º. ....

VI – O nível de serviço do transporte público coletivo necessário para atendimento dos parâmetros sanitários vigentes.”

## JUSTIFICAÇÃO

O texto substitutivo apresenta algumas condições para o acesso dos entes aos recursos, mas não é detalhado uma condição fundamental neste período de pandemia, que é a garantia de um nível de serviço do transporte público coletivo que atenda a população, com base nos parâmetros sanitários vigentes. Visto que os transportes coletivos são espaços de alto risco de transmissão do Covid-19, por terem ambientes fechados, pouco ventilados e as regras de distanciamento por vezes não são respeitadas.

Plenário,

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR\_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



**Deputado ENIO VERRI**

Apresentação: 04/08/2020 13:29 - PLEN

EMP 7 => PL 3364/2020

**EMP n.7/0**

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR\_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.







## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Enio Verri )**

Altera o PL 3364/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD209299265600, nesta ordem:

- 1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Apresentação: 04/08/2020 13:29 - PLEN  
EMP 8 => PL 3364/2020  
**EMP n.8/0**

## EMENDA DE PLENÁRIO Nº , DE 2020

Modifica-se o inciso VI, do art. 2º, da Lei nº 3.364, de 2020, na forma da redação que lhe foi dada pelo substitutivo:

“Art. 2º. ....

VI – Implantação de sistema de informação que permita a auditoria e **transparência ativa de dados** de bilhetagem e o monitoramento georreferenciado dos veículos.”

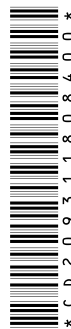
## JUSTIFICAÇÃO

A modificação proposta tem como objetivo disponibilizar os dados de bilhetagem e monitoramento georreferenciado dos ônibus nos portais de transparência municipais. Aperfeiçoando os mecanismos de controle, com o acompanhamento direto da sociedade e órgãos responsáveis, detalhando o funcionamento do transporte público.

Plenário,

**Deputado ENIO VERRI**

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR\_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Enio Verri )**

Altera o PL 3364/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD209311808400, nesta ordem:

- 1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Apresentação: 04/08/2020 13:30 - PLEN  
EMP 9 => PL 3364/2020

EMP n.9/0

## EMENDA DE PLENÁRIO Nº , DE 2020

Inclua-se o inciso VI ao §1º, do art. 1º, da Lei nº 3.364, de 2020, na forma da redação que lhe foi dada pelo substitutivo:

“Art. 1º. ....

§1º. ....

VI – o compromisso de adoção de instrumentos de priorização do transporte não motorizado em relação ao transporte motorizado, nos termos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, com ênfase na criação de ciclofaixas e sinalizações operacionais para pedestres e ciclistas.”

## JUSTIFICAÇÃO

A inclusão desta emenda visa priorizar o transporte não motorizado, no qual o seu deslocamento não gera aglomeração, uma ótima alternativa ao transporte motorizado e principalmente neste período de pandemia ao transporte coletivo que aglomerações constantes. Priorizar os modos de transporte não motorizado é um dos elementos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o que demonstra a importância desta emenda e sua implementação.

Para gerar estímulo a prática deste tipo de deslocamento, investimentos em ciclofaixas e em sinalizações operacionais para pedestres e ciclistas são necessários para a implementação e adequação deste modal.

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR\_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



Plenário,  
**Deputado ENIO VERRI**

Apresentação: 04/08/2020 13:30 - PLEN

EMP 9 => PL 3364/2020

**EMP n.9/0**

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR\_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



\* C D 2 0 2 1 9 8 1 2 4 1 0 0 \*



## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Enio Verri )**

Altera o PL 3364/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD202198124100, nesta ordem:

- 1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

## EMENDA DE PLENÁRIO Nº , DE 2020

Suprima-se o §2º do art. 1º da Lei 3.364, de 2020, na forma da redação que lhe é dada pelo Substitutivo.

## JUSTIFICAÇÃO

O projeto de lei nº 3.364 de 2020, institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup.

O parágrafo suprimido por esta emenda busca retirar a vedação, da aplicação dos recursos que serão destinados por esta lei, às empresas públicas ou sociedades de economia mista. Estes recursos não devem ser restritos as empresas privadas, e sim ao transporte público coletivo de forma geral, com o objetivo de melhorar o atendimento a toda a população neste período de pandemia.

Plenário,

**Deputado ENIO VERRI**



## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Enio Verri )**

Altera o PL 3364/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD205873888700, nesta ordem:

- 1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Apresentação: 04/08/2020 13:30 - PLEN  
EMP 11 => PL 3364/2020

EMP n.11/0

### EMENDA

**Dê-se ao art.3º do PL nº 3.364, de 2020, a seguinte redação:**

“Art. 3º .....

I – aquisição antecipada de bilhetes de passagens sem prazo de validade a serem distribuídos preferencialmente à população de baixa renda e aos desempregados;

II – 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;

III – contratação de prestação de serviços de transporte de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida em veículos adaptados; e

IV – outros meios admitidos no Termo de Adesão.” (NR)

### JUSTIFICAÇÃO

Propõe-se que os recursos transferidos pela União sejam prioritariamente utilizados com a aquisição antecipada de bilhetes de passagens a serem distribuídos preferencialmente à população de baixa renda e aos desempregados. Isso, ao tempo em que auxilia tempestivamente as empresas do setor a complementar seu fluxo de caixa atingido pela pandemia, permite o acesso ao serviço de transporte a parcela da população que normalmente é dele afastada em razão dos custos.

Plenário,

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR\_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



**Deputado ENIO VERRI**

Apresentação: 04/08/2020 13:30 - PLEN  
EMP 11 => PL 3364/2020

**EMP n.11/0**

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR\_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Enio Verri )**

Altera o PL 3364/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD207910042300, nesta ordem:

- 1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Apresentação: 04/08/2020 13:30 - PLEN  
EMP 12 => PL 3364/2020

EMP n.12/0

### EMENDA

**Suprima-se o art.9º do PL nº 3.364, de 2020.**

### JUSTIFICAÇÃO

O art.9º do PL autoriza o governo a implantar programa de quitação de dívidas tributárias e previdenciárias por meio de passagens sociais. A contratação de tais dívidas não tem nenhuma relação com a pandemia e sua quitação na forma proposta praticamente implica em sua anistia, uma vez que em sua maior parte a emissão das passagens sociais não gera nenhum custo a mais para as empresas. Assim, considerando que o dispositivo premia empresas sonegadas, propõe-se sua supressão.

Plenário,

**Deputado ENIO VERRI**

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR\_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Enio Verri )**

Altera o PL 3364/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD205382857500, nesta ordem:

- 1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Apresentação: 04/08/2020 13:31 - PLEN  
EMP 13 => PL 3364/2020

EMP n.13/0

### EMENDA

**Suprima-se** o inciso III do **art.1º** do PL nº 3.364, de 2020.

### JUSTIFICAÇÃO

O dispositivo citado obriga os entes que receberem recursos da União a quitar obrigações pendentes com as empresas independentemente da razão e da consolidação jurídica dessas pendências, o que pode prejudicar o erário. Assim, propõe-se sua supressão.

Plenário,

**Deputado ENIO VERRI**

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR\_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Enio Verri )**

Altera o PL 3364/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD201587301300, nesta ordem:

- 1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Apresentação: 04/08/2020 13:31 - PLEN  
EMP 14 => PL 3364/2020

EMP n.14/0

### EMENDA

**Suprimam-se o inciso I do art.2º e o inciso III do art.3º da Lei nº 3.364, de 2020.**

### JUSTIFICAÇÃO

Os dispositivos que propõe-se aqui suprimir 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 no âmbito do projeto em discussão possam ser usados para o pagamento direto de valores com esse fim. Ocorre que os efeitos da pandemia sobre a situação financeira das empresas, embora severos, devem se concentrar apenas em alguns meses de 2020, sem gerar na maior parte dos casos mudanças estruturais de caráter permanente nas condições em que os contratos de prestação de serviços são executados, mudanças estas que justificariam o reequilíbrio contratual. Embora em casos específicos elas possam ocorrer, é absolutamente injustificado o comando geral incorporado nos dois dispositivos citados determinando o reequilíbrio contratual que, no mais das vezes, se traduzirá no aumento das tarifas cobradas dos usuários ou dos subsídios a ser pagos pelos governos locais, razão pela qual propomos nesta emenda sua supressão.

Plenário,

**Deputado ENIO VERRI**

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR\_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.







## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Enio Verri)**

Altera o PL 3364/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD209136510900, nesta ordem:

- 1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Apresentação: 04/08/2020 13:31 - PLEN  
EMP 15 => PL 3364/2020

EMP n.15/0

### EMENDA

**Art. 1º Suprima-se o inciso I do art.2º do PL nº 3.364, de 2020.**

**Art. 2º Dê-se ao art.3º do PL nº 3.364, de 2020, a seguinte redação:**

“Art. 3º .....

I – aquisição antecipada de bilhetes de passagens sem prazo de validade a serem distribuídos preferencialmente à população de baixa renda e aos desempregados;

II – 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;

III – contratação de prestação de serviços de transporte de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida em veículos adaptados; e

IV – outros meios admitidos no Termo de Adesão.” (NR)

### JUSTIFICAÇÃO

Propõe-se aqui suprimir dispositivos que 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 no âmbito do projeto em discussão possam ser usados para o pagamento direto de valores com esse fim. Ocorre que os efeitos da pandemia sobre a situação financeira das empresas, embora severos, devem se concentrar apenas em alguns meses

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR\_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

\* C B 2 0 0 7 7 5 4 2 1 6 0 0 \*

de 2020, sem gerar na maior parte dos casos mudanças estruturais de caráter permanente nas condições em que os contratos de prestação de serviços são executados, mudanças estas que justificariam o reequilíbrio contratual. Embora em casos específicos elas possam ocorrer, é absolutamente injustificado o comando geral incorporado nos dois dispositivos citados determinando o reequilíbrio contratual que, no mais das vezes, se traduzirá no aumento das tarifas cobradas dos usuários ou dos subsídios a ser pagos pelos governos locais, razão pela qual propomos nesta emenda sua supressão. Além disso, propõe-se que os recursos transferidos pela União sejam prioritariamente utilizados com a aquisição antecipada de bilhetes de passagens a serem distribuídos preferencialmente à população de baixa renda e aos desempregados. Isso, ao tempo em que auxilia tempestivamente as empresas do setor a complementar seu fluxo de caixa atingido pela pandemia, permite o acesso ao serviço de transporte a parcela da população que normalmente é dele afastada em razão dos custos.

Plenário,

**Deputado ENIO VERRI**





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Enio Verri )**

Altera o PL 3364/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD200775421600, nesta ordem:

- 1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Apensados: PL nº 3.774/2020, PL nº 3.909/2020 e PL nº 3.919/2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

## EMENDA DE PLENÁRIO Nº

Insira-se no **§ 1º do art. 1º** do Substitutivo o seguinte **inciso V**, **renumerando-se o atual inciso V para inciso VI**:

“V – 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 3 de janeiro de 2012, com ênfase em instrumentos de baixo custo, como faixas e sinalização operacional;”

## JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo autorizar o investimento em instrumentos de apoio ao transporte não motorizado como alternativa de deslocamentos na pandemia.

Em linha com a priorização do transporte coletivo proposto no inciso IV do § 1º do art. 1º do Substitutivo, propomos que o projeto comprometa as cidades a incentivar a adoção de modos de deslocamentos não

motorizados, como ciclofaixas, ou sinalização operacional para pedestres e ciclistas, como várias cidades tem feito pelo mundo.

Os modos não motorizados são formas de deslocamento que não geram aglomeração e podem ajudar a reduzir as lotações do transporte coletivo, melhorando o distanciamento social e reduzindo a necessidade de futuros auxílios.

Sala da Comissão, em de de 2020.

Deputado GUSTAVO FRUET

2020-8363





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Gustavo Fruet )**

Insira-se no § 1º do art. 1º do  
Substitutivo inciso V, renumerando-se o  
atual inciso V para inciso VI.

Assinaram eletronicamente o documento CD200135747500, nesta ordem:

- 1 Dep. Gustavo Fruet (PDT/PR)
- 2 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 5 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Apensados: PL nº 3.774/2020, PL nº 3.909/2020 e PL nº 3.919/2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

## EMENDA DE PLENÁRIO Nº

Dê-se ao **inciso II do art. 3º** do Substitutivo a seguinte redação:

“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 20 de março de 2020;”

## JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo definir claramente beneficiários pela aquisição antecipada de passagens proposta. O texto do Substitutivo retomou a ideia de aquisição de créditos de passagens, proposto pelo setor de transportes, mas não detalhou os beneficiários do programa, deixando o texto genérico e mal regulamentado.



Propomos que o texto dê a diretriz às cidades, a respeito de quem devem ser os futuros beneficiários do programa, a ser operacionalizado pelas próprias cidades.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2020.

Deputado GUSTAVO FRUET

2020-8362





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Gustavo Fruet )**

Dê-se nova redação ao inciso II  
do art. 3º do Substitutivo.

Assinaram eletronicamente o documento CD206687893700, nesta ordem:

- 1 Dep. Gustavo Fruet (PDT/PR)
- 2 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 5 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Apensados: PL nº 3.774/2020, PL nº 3.909/2020 e PL nº 3.919/2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

## EMENDA DE PLENÁRIO Nº

Dê-se aos dispositivos do Substitutivo a seguinte redação:

### I – Inciso I do § 1º do art. 1º:

“I – o compromisso de promover, caso seja necessário para atendimento ao disposto nesta Lei, 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 – Inciso I do art. 2º:

“I – acréscimo de receitas, redução de custos ou outros mecanismos de reequilíbrio dos contratos que, somados, tenham, no mínimo, o mesmo valor presente líquido dos recursos federais aportados;”

### III – *Caput* do art. 4º:

“Os entes beneficiados com recursos nos termos desta Lei, caso tenham que promover a revisão dos contratos do serviço de transporte público coletivo de passageiros, e não o fizerem até 31 de dezembro de 2021, ficam sujeitos, pelo período que durar a inadimplência.”

## JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo retirar a exigência genérica de que as cidades beneficiadas tenham a obrigação de ampliar seus contratos de transporte coletivo. O substitutivo possui como diretriz a necessidade das cidades modificarem seus contratos, o que é uma questão muito importante, mas muito sensível e complexa.

Embora seja importante a inclusão de elementos de bilhetagem, GPS, transparência e auditorias, a modificação de contratos é um processo muito complexo, extremamente diverso e de difícil controle pelas cidades. Portanto, é muito sensível obrigar as cidades a mudanças generalizadas e amplas, em período de grande turbulência como esse que estamos passando. Com isso, propomos que as definições mandatórias se restrinjam aos elementos solicitados pela Lei, mas questões específicas de cada cidade, como receitas já existentes e prazos de contrato (inciso I do art. 2º) fiquem de fora.

Além disso, temos cidades que já estão alinhadas com muitas das exigências propostas pelo substitutivo. Então, o texto deve exigir que se tenha os contratos em linha com as demandas e não necessariamente exigir novas mudanças contratuais.

Para corrigir essa questão, propomos alterar o inciso I do § 1º do art. 1º, para apontar que a alteração do contrato é uma possibilidade, e não uma obrigatoriedade, caso a cidade não cumpra os critérios necessários. Além disso, excluímos a obrigação de dilatar os prazos dos contratos, prevista no inciso I do art. 2º. Por fim, deixamos claro que estão sujeitos às penalidades aqueles que não tiverem o contrato em linha com as exigências da Lei, pois os contratos que já estão em linha não precisam de alteração.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2020.

Deputado GUSTAVO FRUET



Documento eletrônico assinado por Gustavo Fruet (PDT/PR), através do ponto SDR\_56452, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Gustavo Fruet )**

Dê-se nova redação a  
dispositivos do Substitutivo.

Assinaram eletronicamente o documento CD208892928800, nesta ordem:

- 1 Dep. Gustavo Fruet (PDT/PR)
- 2 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 5 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Apresentação: 04/08/2020 15:12 - PLEN  
EMP 19 => PL 3364/2020

EMP n.19/0

## EMENDA DE PLENÁRIO Nº , DE 2020

Dê-se ao caput do artigo 1º do substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.364, de 2020, a seguinte redação:

“Art. 1º Serão repassados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios sede de capital estadual integrantes de região metropolitana ou com mais de 300.000 (trezentos 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, **e transporte público alternativo intermunicipal de passageiros que são regulamentados.**”

## JUSTIFICAÇÃO

A emenda proposta visa garantir a prestação dos serviços de transporte público alternativo intermunicipal de passageiros, que são regulamentados pelos Estados. Este serviço de transporte passa por grandes dificuldades de receitas durante este período de pandemia, e é regulamentada em vários Estados do Brasil como Alagoas, Goiás, Pará e Pernambuco.

Acompanhando as dificuldades do setor, proponho oportunamente a inclusão ao texto substitutivo apresentado.

Plenário,

**Deputado ENIO VERRI**

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR\_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



**Deputado PAULÃO**

Apresentação: 04/08/2020 15:12 - PLEN  
EMP 19 => PL 3364/2020

**EMP n.19/0**

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR\_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

\* C D 2 0 5 3 0 4 1 5 4 3 0 0 \*





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Enio Verri)**

Altera o PL 3364/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD205304154300, nesta ordem:

- 1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 3 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Apensados: PL nº 3.774/2020, PL nº 3.909/2020 e PL nº 3.919/2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

## EMENDA DE PLENÁRIO Nº

Dê-se ao inciso VI do art. 2º do Substitutivo a seguinte redação:

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

## JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo detalhar claramente as exigências de transparência de dados e valores envolvidos nos sistemas de bilhetagem do transporte coletivo. O Substitutivo avançou nos instrumentos sobre transparência, mas nossa proposta visa a exigir a transparência ativa de dados de bilhetagem e monitoramento georreferenciado dos ônibus, conforme as boas práticas do setor, o que poderá ser divulgado por meio da disponibilização diária ou semanal nos portais de transparência do Município. Com isso, a sociedade e os órgãos de controle poderão fazer um

acompanhamento diário e detalhado do funcionamento do transporte nas cidades.

Sala da Comissão, em de de 2020.

Deputado GUSTAVO FRUET

2020-8358





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Gustavo Fruet )**

Dê-se ao inciso VI do art. 2º do  
Substitutivo nova redação.

Assinaram eletronicamente o documento CD207966944100, nesta ordem:

- 1 Dep. Gustavo Fruet (PDT/PR)
- 2 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 5 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Apensados: PL nº 3.774/2020, PL nº 3.909/2020 e PL nº 3.919/2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

## EMENDA DE PLENÁRIO Nº

Suprima-se do Substitutivo o inciso V do § 1º do art. 1º.

## JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo remover vedação impraticável e mal formulada às gratuidades. Apontamos que a vedação presente no inciso V do §1º do art. 1º, embora com intenção correta, é inoportuna pois inverte a lógica do que se precisa buscar para corrigir o problema, além de conflitar com gratuidades geradas pelo próprio governo federal.

É sabido que precisamos criar fontes de receitas e fundos de transportes no País, mas a falta de regulamentação adequada do setor o deixa totalmente desatendido de recursos específicos. Com isso, toda e qualquer gratuidade existente hoje carece de um fundo, inclusive as impostas por lei federal, como o Estatuto do Idoso.

Ou seja, a vedação de criação de gratuidades sem contrapartida, proposta no inciso V do § 1º do art. 1º, é completamente impraticável e foge do escopo da atual proposta, precisando ser debatida e solucionada em momento mais oportuno e adequado.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2020.

Deputado GUSTAVO FRUET

2020-8353





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Gustavo Fruet )**

Suprima-se do Substitutivo o  
inciso V do § 1º do art. 1º.

Assinaram eletronicamente o documento CD204045708000, nesta ordem:

- 1 Dep. Gustavo Fruet (PDT/PR)
- 2 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 5 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Apensados: PL nº 3.774/2020, PL nº 3.909/2020 e PL nº 3.919/2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

## EMENDA DE PLENÁRIO Nº

Dê-se ao **caput do art. 3º** do Substitutivo a seguinte redação:

“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 e a adequação do nível de serviço necessário para atender aos parâmetros sanitários vigentes, em atenção à saúde da população, com alocação prioritária na seguinte ordem:”

## JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo definir diretriz de qualidade e nível de serviço do transporte para evitar excesso de lotação nos veículos. O texto do Substitutivo não aponta que o auxílio deve garantir a frota e frequência necessárias para o funcionamento dos serviços, garantindo o distanciamento social e evitando o excesso de lotação. A redação se limita a



garantir a prestação do serviço, sem detalhar uma diretriz de qualidade e considerar a situação especial de crise sanitária em que vivemos.

Como o governo federal e a proposta em discussão não têm capacidade de entrar nos detalhes municipais, o texto pode solicitar que cada cidade que manifestar interesse em receber o aporte financeiro previsto considere a adequação do nível de serviço, consideradas a frequência e a frota adequadas.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2020.

Deputado GUSTAVO FRUET

2020-8359





## Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Gustavo Fruet )

Dê-se ao caput do art. 3º do  
Substitutivo nova redação.

Assinaram eletronicamente o documento CD206845293100, nesta ordem:

- 1 Dep. Gustavo Fruet (PDT/PR)
- 2 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 5 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

# PROJETO DE LEI Nº 3364 DE 2020

(apensados PL nº 3.774/20, PL nº 3.909/20 e PL nº 3.919/2020)

*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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19 e dá outras providências.*

## EMENDA DE PLENÁRIO

Altere-se o “caput” do artigo 1º, os parágrafos 1º e 2º do artigo 7º e inclua-se os parágrafos 3º, 4º e 5º no artigo 7º do Substitutivo do Relator ao Projeto de Lei nº 3364, de 2020, com as seguintes redações:

*“ Art. 1º Serão repassados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios que sejam capital estadual, integrantes de região metropolitana ou 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.*

.....  
*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 entre o Distrito Federal, as regiões metropolitanas que possuam uma capital estadual ou*

*pelo menos um município com mais de 200.000 (duzentos mil habitantes) e os municípios sede de capital estadual ou com mais de 200.000 (duzentos mil habitantes) situados fora de regiões metropolitanas, de forma proporcional a população residente, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.*

*§ 2º - No âmbito de cada região metropolitana elegível, de acordo com o § 1º, os recursos serão repartidos entre o respectivo Estado e os Municípios que a compõem na proporção do número de passageiros transportados no ano de 2019 pelos sistemas de transporte público coletivo de passageiros sob gestão de cada ente federativo.*

*§3º - O cálculo da repartição no âmbito de cada região metropolitana, previsto no parágrafo anterior, será realizado pela União com base nos dados fornecidos pelos Estados e pelos Municípios, sendo condição obrigatória para assinatura do Termo de Adesão a apresentação oficial dos dados.*

*§4º - No caso de, após o decurso de 60 (sessenta) dias da entrada em vigor desta Lei, 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 entre os entes que aderiram, de modo a manter a proporcionalidade definida neste artigo.*

*§5º - 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 federativo.*

## **JUSTIFICATIVA**

O substitutivo ao Projeto de Lei nº 3364, de 2020, é de suma importância para a resolução dos efeitos negativos gerados pelo Covid-19 sobre os sistemas de transporte público coletivo de passageiros das cidades. Contudo, entendemos

a necessidade de pequenos ajustes para que o mesmo, ao ser transformado em lei, possa atingir os seus reais objetivos.

Na proposta legislativa, o ilustre relator estabelece no artigo 1º que apenas as cidades com população maior que trezentos mil habitantes farão jus aos recursos emergenciais para serem aplicados no transporte público coletivo de passageiros, face aos prejuízos ocasionados pela pandemia da COVID-19.

Essa regra impossibilitará que vários municípios brasileiros, que possuem sistema de transporte público organizado mediante legislação em vigor, cuja população seja inferior a trezentos mil habitantes, possam receber os recursos públicos federais, ou seja, um tratamento injusto, uma vez que a crise da Covid- 19 abateu sobre todo o transporte público coletivo de passageiros em operação nas cidades brasileiras.

Há de se observar também que no artigo 7º foi estabelecido a forma de distribuição dos recursos para os entes federativos, mediante a adoção de um critério único para todo o país, ou seja, 40% para Estados e 60 % para os Municípios.

A citada partilha de recursos prevista no artigo 7º não considerou a grande diversidade existente entre as regiões metropolitanas brasileiras, onde os estados fazem a gestão do transporte público coletivo de passageiros nas ligações intermunicipais.

Dessa forma, a partilha de recursos proposta no substitutivo poderá ocasionar graves injustiças ao contemplar Estados e Municípios com recursos superiores ou inferiores ao necessário para equilibrar financeiramente os sistemas de transporte público coletivo de passageiros sob a gestão dos mesmos.

Observe-se que ao simplificar a regra de partilha dos recursos, o ilustre relator desconsiderou não só os diferentes pesos da participação das capitais na população da sua região metropolitana, como também outros fatores característicos de cada região que influem diretamente na distribuição de viagens urbanas e metropolitanas tais como:

- os modais de transporte existentes em cada local;
- a distribuição das áreas comerciais e industriais geradoras de emprego no espaço metropolitano;

- a localização das áreas residenciais;
- a densidade de ocupação das diversas sub-regiões da metrópole e,
- outras variáveis sociais e econômicas locais.

Esses fatores são características essencialmente locais e, dessa forma, não é possível adotar aqui qualquer padronização a nível nacional.

A tabela a seguir que reúne dados do IBGE de 10 regiões metropolitanas, demonstra a grande diversidade no que se refere ao peso da capital em relação à população total da região metropolitana, variável que influi diretamente na quantidade de viagens realizadas no sistema de transporte urbano da capital e no sistema metropolitano.

Enquanto a população da cidade de Salvador (BA) representa 73% da população total da sua região metropolitana, no caso de Vitória (ES) essa participação é de apenas 18%.

População das Capitais e Regiões Metropolitanas – IBGE - 2019

| Capital        | Capital (1) | Região Metropolitana (2) | 1/2  |
|----------------|-------------|--------------------------|------|
| São Paulo      | 12.252.023  | 21.734.682               | 56%  |
| Rio de Janeiro | 6.718.903   | 12.763.459               | 53%  |
| Salvador       | 2.872.347   | 3.929.209                | 73%  |
| Fortaleza      | 2.669.342   | 4.106.245                | 65%  |
| Belo Horizonte | 2.512.070   | 5.961.895                | 42%  |
| Curitiba       | 1.933.105   | 3.654.960                | 53%  |
| Recife         | 1.645.727   | 4.079.575                | 40%  |
| Porto Alegre   | 1.483.771   | 4.340.733                | 34%  |
| Goiânia        | 1.516.613   | 2.560.625                | 59 % |
| Vitória        | 362.097     | 1.979.337                | 18%  |

Dessa forma, propomos a presente emenda, visando ampliar o número de municípios habilitados a receberem o socorro emergencial para os seus serviços de transporte público coletivo de passageiros, bem como adotar uma nova metodologia de cálculo para distribuição dos recursos entre estados e municípios, específico para cada região metropolitana, baseado nas estatísticas reais de transporte de passageiros no ano de 2019 em cada sistema de transporte em operação no âmbito da região.

A alteração proposta no texto do substitutivo do relator ao PL 3364, de 2020, certamente fará justiça aos Estados, Municípios e ao Distrito Federal, permitindo que os recursos federais cheguem na medida exata a cada ente

federativo, visando o combate aos efeitos nefastos gerados pela Covid-19 sobre um serviço público essencial para o deslocamento da população brasileira nas cidades.

Face ao exposto, contamos com apoio dos nobres parlamentares na aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões, 04 de agosto de 2020.

**Deputado ELIAS VAZ**  
**PSB/GO**





## Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Elias Vaz )

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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19 e dá outras providências.

Assinaram eletronicamente o documento CD208920245600, nesta ordem:

- 1 Dep. Elias Vaz (PSB/GO)
- 2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7693)
- 3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 4 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, e dá outras providências.

### EMENDA SUPRESSIVA Nº \_\_\_\_\_

Suprima-se o inciso V, do § 1º, do art. 1º do Substitutivo apresentado ao Projeto de Lei nº 3.364, de 2020.

### JUSTIFICAÇÃO

O inciso que se pretende suprimir determina que o Termo de Adesão a ser disponibilizado pela União deverá prever, entre outras condições, como requisito para que o ente tenha acesso aos recursos, vedação à adoção compulsória de gratuidades sem a devida contraprestação pecuniária do titular do serviço público.

Esta redação proíbe que as empresas e os titulares do serviço de transporte coletivo público possam ofertar, por exemplo, passagens gratuitas à idosos ou a estudantes. No mínimo cria judicialização desnecessária, visto que o texto confronta com normas já instituídas em direção contrária, principalmente nos casos dos idosos.

A presente emenda suprime tal discrepância e torna o texto mais consensual com a legislação em vigor em vários municípios brasileiros.

Sala das Sessões, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2020.

Deputada **PERPÉTUA ALMEIDA**

PCdoB-AC





## Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Perpétua Almeida )

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Assinaram eletronicamente o documento CD202483339800, nesta ordem:

- 1 Dep. Perpétua Almeida (PCdoB/AC) - LÍDER do PCdoB   \*-(p\_7253)
- 2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB   \*-(p\_7204)

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, e dá outras providências.

### EMENDA ADITIVA Nº \_\_\_\_\_

Os artigos 2º e 3º do Substitutivo apresentado ao Projeto de Lei nº 3.364, de 2020, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º .....

*I – acréscimo de receitas, redução de custos ou outros mecanismos de reequilíbrio dos contratos, **exceto dilatação de prazo**, que, somados, tenham no mínimo, o mesmo valor presente líquido dos recursos federais aportados;*

*II – mecanismos **com detalhamento suficiente** que garantam a promoção da transparência da concessão ou permissão, sobretudo no que se refere à composição da tarifa de remuneração da prestação do serviço;*

*III – auditoria independente dos balanços e **das planilhas de custos** 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; e*

*IV - implantação de sistema de informação que permita a auditoria e transparência ativa de dados diários ou semanais de bilhetagem e o monitoramento georreferenciado dos veículos.”(NR)*

*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 garantir a prestação do serviço de transporte público coletivo com nível de serviço necessário para atender aos parâmetros sanitários vigentes, em atenção à saúde da população, com alocação prioritária na seguinte ordem:*

.....” (NR)

## JUSTIFICAÇÃO

Em tempos “normais”, cerca de 40 milhões de brasileiros utilizam o transporte coletivo por ônibus todos os dias nas cidades. Esse serviço atende prioritariamente as classes sociais menos privilegiadas e que dependem do ônibus para garantir o ir e vir no desenvolvimento das atividades laborais que garante a sobrevivência. Em tempos de pandemia, diante de um cenário de paralização, os sistemas de transporte público foram fortemente afetados e corre o risco de colapso. Se o serviço paralisar trará enormes dificuldades sociais e econômicas nas cidades brasileiras, e toda a população urbana estará prejudicada e sofrerá duramente com o colapso dos sistemas de transporte público.

Neste sentido as medidas adotadas pelo presente projeto são importantes para manter o sistema em funcionamento. E uma das propostas presente no projeto é a obrigatoriedade daqueles que firmarem o termo de adesão com a União façam a revisão dos contratos.

É justa esta revisão contratual, visto que a União dispenderá recursos para socorrer as empresas de transporte. O que não deve ocorrer é uma obrigatoriedade de dilatação de prazo de contratos, sem permitir uma maior

inovação para o setor. Em um sistema tão complexo como os sistema de mobilidade urbana, não nos parece ser esta a forma mais razoável e proporcional de enfrentar uma revisão do serviço.

Idealmente uma licitação permitiria novos entrantes, com novos modelos e projetos, ao tempo que permitirá o titular dos serviços público de transporte apresentar novas proposta para o aperfeiçoamento do serviço. A dilatação sem novas propostas, é um retrocesso que manterá as dificuldades que historicamente o setor apresenta, como por exemplo o modelo de remuneração por passageiro, em detrimento ao modelo de remuneração por custo operacional.

Diante dessa premissa apresentamos esta emenda com a intenção de vedar a obrigatoriedade de prorrogação de contratos, ao tempo que aperfeiçoamos as diretrizes para implantar mecanismos que permitam maior transparência. Assim como, a necessidade de definição de níveis mínimos necessário para atender aos parâmetros sanitários vigentes, em atenção à saúde da população.

Diante do exposto solicitamos apoio dos pares para aprovação de nossa emenda.

Sala das Sessões, em                      de                      de 2020.

Deputada **PERPÉTUA ALMEIDA**

PCdoB-AC





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Perpétua Almeida )**

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Assinaram eletronicamente o documento CD204825920400, nesta ordem:

- 1 Dep. Perpétua Almeida (PCdoB/AC) - LÍDER do PCdoB   \*-(p\_7253)
- 2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB   \*-(p\_7204)

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, e dá outras providências.

### EMENDA SUPRESSIVA Nº \_\_\_\_\_

Suprima-se o inciso V, do § 1º, do art. 1º do Substitutivo apresentado ao Projeto de Lei nº 3.364, de 2020.

### JUSTIFICAÇÃO

O inciso que se pretende suprimir determina que o Termo de Adesão a ser disponibilizado pela União deverá prever, entre outras condições, como requisito para que o ente tenha acesso aos recursos, vedação à adoção compulsória de gratuidades sem a devida contraprestação pecuniária do titular do serviço público.

Esta redação proíbe que as empresas e os titulares do serviço de transporte coletivo público possam ofertar, por exemplo, passagens gratuitas à idosos ou a estudantes. No mínimo cria judicialização desnecessária, visto que o texto confronta com normas já instituídas em direção contrária, principalmente nos casos dos idosos.

A presente emenda suprime tal discrepância e torna o texto mais consensual com a legislação em vigor em vários municípios brasileiros.

Sala das Sessões, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2020.

Deputada **PERPÉTUA ALMEIDA**

PCdoB-AC





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Perpétua Almeida )**

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Assinaram eletronicamente o documento CD205227790000, nesta ordem:

- 1 Dep. Perpétua Almeida (PCdoB/AC) - LÍDER do PCdoB   \*-(p\_7253)
- 2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB   \*-(p\_7204)

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.





**PROJETO DE LEI Nº 3364/2020**

**EMENDA DE PLENÁRIO Nº**  
(Do Sr. CARLOS SAMPAIO)

Altera a redação do § 2º do Art. 1º do Substitutivo, a fim de permitir a aplicação dos recursos em sociedades de economia mista.

Dê-se ao §2º do Art. 1º do Substitutivo, a seguinte redação:

“Art. 1º .....

§ 2º Fica vedada a aplicação dos recursos a que se refere o *caput* em empresas públicas.” (NR)

**JUSTIFICATIVA**

As empresas prestadoras de serviços de transporte público urbano e semiurbano por meio de metrô, em face do alto custo de implantação e investimento, são em sua maioria Sociedades de Economia Mista, onde o ente público detém, muitas vezes a maioria do capital com direito à voto. Essas empresas também estão passando por um momento de grave redução de receita que vem inviabilizando as suas operações.

Sala das Sessões, 4 de agosto de 2020.





CIARA DOS DEPUTADOS

CARLOS SAMPAIO  
Deputado Federal / SP  
Líder do PSDB

Apresentação: 04/08/2020 15:40 - PLEN  
EMP 27 => PL 3364/2020

EMP n.27/0

Documento eletrônico assinado por Carlos Sampaio (PSDB/SP), através do ponto SDR\_56338, e (ver rol anexo),  
na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato  
da Mesa n. 80 de 2016.





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Carlos Sampaio )**

Altera a redação do § 2º do Art.  
1º do Substitutivo, a fim de permitir a  
aplicação dos recursos em sociedades de  
economia mista.

Assinaram eletronicamente o documento CD206490646100, nesta ordem:

- 1 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB
- 2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 3 Dep. Luis Miranda (DEM/DF) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM,  
SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE



CIARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO DE LEI Nº 3364/2020

### EMENDA DE PLENÁRIO Nº (Do Sr. CARLOS SAMPAIO)

Inclui inciso VII ao Art. 2º do Substitutivo, com vistas a proteção do emprego no período de calamidade pública pelas empresas prestadoras de serviços de transporte coletivo urbano e semiurbano.

Inclua-se inciso VII ao Art. 2º do Substitutivo, com a seguinte redação:

“Art. 2º .....

.....  
VII – proibição de demissão sem justa causa e a manutenção do número de empregados igual ou superior aos registrados da data de publicação desta Lei.”  
(NR)

## JUSTIFICATIVA

O recebimento de recursos públicos pelas empresas prestadoras de serviços de transporte público urbano e semiurbano deve garantir ao menos o nível de empregabilidade dos trabalhadores do setor.

Sala das Sessões, 4 de agosto de 2020.

CARLOS SAMPAIO  
Deputado Federal / SP  
Líder do PSDB

Apresentação: 04/08/2020 15:40 - PLEN  
EMP 28 => PL 3364/2020

EMP n.28/0

Documento eletrônico assinado por Carlos Sampaio (PSDB/SP), através do ponto SDR\_56338, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Carlos Sampaio )**

Inclui inciso VII ao Art. 2º do Substitutivo, com vistas a proteção do emprego no período de calamidade pública pelas empresas prestadoras de serviços de transporte coletivo urbano e semiurbano.

Assinaram eletronicamente o documento CD205673646500, nesta ordem:

- 1 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB
- 2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 3 Dep. Luis Miranda (DEM/DF) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM, SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE



CIARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO DE LEI Nº 3364/2020

### EMENDA DE PLENÁRIO Nº (Do Sr. CARLOS SAMPAIO)

Suprime o inciso I do Art. 2º do Substitutivo, que trata da exigência da revisão contratual dos serviços de transporte público contemplar o acréscimo de receitas.

Suprima-se o inciso I do Art. 2º do Substitutivo.

### JUSTIFICATIVA

As empresas prestadoras de serviços de transporte público urbano e semiurbano estão enfrentando muitas dificuldades com a redução da demanda em razão do afastamento social imposto pelos governos para o enfrentamento da pandemia do Covid-19, o que dificultaria, senão inviabilizaria, o compromisso, na revisão contratual para receberem os recursos, de aumentar receitas e outros instrumentos de reequilíbrio contratual.

Sala das Sessões, 4 de agosto de 2020.

CARLOS SAMPAIO  
Deputado Federal / SP  
Líder do PSDB

Apresentação: 04/08/2020 15:40 - PLEN  
EMP 29 => PL 3364/2020

EMP n.29/0

Documento eletrônico assinado por Carlos Sampaio (PSDB/SP), através do ponto SDR\_56338, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Carlos Sampaio )**

Suprime o inciso I do Art. 2º do Substitutivo, que trata da exigência da revisão contratual dos serviços de transporte público contemplar o acréscimo de receitas.

Assinaram eletronicamente o documento CD201804099500, nesta ordem:

- 1 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB
- 2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 3 Dep. Luis Miranda (DEM/DF) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM, SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, e dá outras providências.

### EMENDA ADITIVA Nº \_\_\_\_\_

O art. 3º do Substitutivo apresentado ao Projeto de Lei nº 3.364, de 2020, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º .....

.....

*II - aquisição antecipada de bilhetes de passagens preferencialmente 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 20 de março de 2020.”*

.....

*§ 1º 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.*

*§ 2º Os bilhetes de passagens referidos no inciso II do caput serão distribuídos aos beneficiários, pelo titular do serviço de transporte público, sem qualquer custo adicional, na forma de regulamento.*



*§ 3º Cada bilhete de passagem referido no inciso II do caput corresponde a uma tarifa pública vigente no sistema de transporte público coletivo de cada cidade, região metropolitana ou aglomeração urbana, e poderão ser utilizados ao longo de doze meses após o mês.”(NR)*

## JUSTIFICAÇÃO

Em tempos “normais”, cerca de 40 milhões de brasileiros utilizam o transporte coletivo por ônibus todos os dias nas cidades. Esse serviço atende prioritariamente as classes sociais menos privilegiadas e que dependem do ônibus para garantir o ir e vir no desenvolvimento das atividades laborais que garante a sobrevivência. Em algumas cidades, até 50% dessas pessoas pagam a tarifa do ônibus utilizando dinheiro, que é ganho diariamente em atividades informais. Por outro lado, a massa de trabalhadores formais se beneficia do Vale-Transporte e isso permite a minimização dos gastos no orçamento familiar.

Em tempos de pandemia, diante de um cenário de paralização, os sistemas de transporte público foram fortemente afetados e corre o risco de colapso. Se o serviço paralisar trará enormes dificuldades sociais e econômicas nas cidades brasileiras. Para efeito de exemplo, uma das áreas a ser afetada é a de serviços de saúde. Isso é particularmente relevante, porque os serviços de saúde dependem de um grande e complexo conjunto de profissionais que devem se deslocar para os centros de emergências, que estão espalhados por toda a área urbana. Se isso ocorrer, toda a população urbana estará prejudicada e sofrerá duramente com o colapso dos sistemas de transporte público.

Neste sentido as medidas adotadas pelo presente projeto são importantes para manter o sistema em funcionamento. No entanto, nos parece que o sistema está um tanto quanto desbalanceado. Há um grande auxílio às empresas, sem que isto represente vantagens para a população.

Para corrigir esta distorção propomos esta emenda disciplinando que os recursos repassados às empresas possam ser utilizados para aquisição de passagens que deverão ser distribuídas para a população carente, como forma

de contraprestação do programa de ajuda às empresas operadoras o sistema de transporte público.

Alerta-se que esta emenda não retira recursos das empresas, visto que o União irá repassar recursos e este poderão ser utilizados na aquisição destas passagens, trazendo benefícios para os usuários e as empresas. Haja vista que garantirá o fluxo de caixa sem outro compromisso, que não seja, manter a frota em circulação com bilhetes previamente pagos.

Resta informar que esta emenda inspirada a partir de uma proposta formulada pelas principais instituições que atuam no transporte coletivo urbano. Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, ANTP e NTU acreditam que é preciso atuar de forma bastante desburocratizada e em caráter emergencial, diante do estado de calamidade pública. Ao mesmo tempo, as medidas têm o papel de realizar a inclusão social, que vai fazer toda a diferença para milhões de brasileiros afetados direta e indiretamente pelo COVID-19.

Diante do exposto solicitamos apoio dos pares para aprovação de nossa emenda.

Sala das Sessões, em                      de                      de 2020.

Deputada **PERPÉTUA ALMEIDA**

PCdoB-AC





## Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Perpétua Almeida )

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Assinaram eletronicamente o documento CD202376197800, nesta ordem:

- 1 Dep. Perpétua Almeida (PCdoB/AC) - LÍDER do PCdoB   \*-(p\_7253)
- 2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 3 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB   \*-(p\_7204)
- 4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, e dá outras providências.

### EMENDA MODIFICATIVA

A redação do *caput* do art. 1º do substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.364, de 2020, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 1º Serão repassados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios sede de capital estadual, integrantes de região metropolitana ou 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.” (NR)

## **JUSTIFICAÇÃO**

O objetivo da presente emenda é diminuir de 300.000 para 200.000 habitantes os municípios que receberão auxílio financeiro da União para garantir a prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros.

Sala das Sessões, de agosto de 2020

**Dep. Ricardo Guidi**

**PSD/SC**

**Dep. Vermelho**

**PSD/PR**





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Ricardo Guidi )**

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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, e dá outras providências.

Assinaram eletronicamente o documento CD202635093100, nesta ordem:

- 1 Dep. Ricardo Guidi (PSD/SC)
- 2 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
- 3 Dep. Diego Andrade (PSD/MG) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM, SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE \*(p\_7811)
- 4 Dep. Vermelho (PSD/PR)

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



## **PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020**

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários..

### **EMENDA DE PLENÁRIO**

O parágrafo 4º do art. 1º passa a vigorar com a seguinte redação:

“§ 4º Os benefícios fiscais previstos no Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup aplicam-se enquanto perdurar o estado de calamidade pública, podendo ser prorrogado 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.”

Sala das sessões, em 04 de agosto de 2020.

Deputado **EXPEDITO NETTO**  
PSD/RO





## Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Expedito Netto )

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários..

Assinaram eletronicamente o documento CD207389044800, nesta ordem:

- 1 Dep. Expedito Netto (PSD/RO)
- 2 Dep. Diego Andrade (PSD/MG) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM, SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE \*-(P\_7867)

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, e dá outras providências.

### EMENDA

Dê-se ao art. 1º do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.364, de 2020, a seguinte redação:

“Art. 1º Serão repassados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios sede de capital estadual, integrantes de região metropolitana ou com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta 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.

.....”

### JUSTIFICATIVA

A presente Emenda tem por objetivo ampliar os Municípios a serem atendidos pela ajuda emergencial de que trata o Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.364, de 2020, para garantir a prestação do serviço de transporte público coletivo e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19.

Sala das Sessões, em        de agosto de 2020.

**DEPUTADO JUSCELINO FILHO**  
**(DEM/MA)**



## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Juscelino Filho )**

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Assinaram eletronicamente o documento CD203171879400, nesta ordem:

- 1 Dep. Juscelino Filho (DEM/MA)
- 2 Dep. Luis Miranda (DEM/DF) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM, SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Autor: Deputado FABIO SCHIOCHET

Relator: Deputado HILDO ROCHA

### EMENDA DE PLENÁRIO

(Do Sr. Luizão Goulart)

Inclua-se o § 3º ao art. 1º do Substitutivo do Relator ao PL 3.364, de 2020

“Art. 1º.....

.....

§ 3º é vedado 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”. (NR)

## JUSTIFICATIVA

A s gratuidades concedidas no sistema de transporte coletivo urbano geram custos aos operadores do sistema e geralmente são suportados pelos usuários pagantes do serviço. A proposta do relator do PL 3364/20 é que seja vedada que a empresa seja obrigada a conceder essas gratuidades sem a respectiva contraprestação do governo. Bastante justo, porém, não podemos permitir que esses custos pelas gratuidades sejam repassados às tarifas.

É Dever do Poder Público garantir o equilíbrio econômico financeiro do contrato e direito das empresas ter justa retribuição pelo serviço prestado.

Portanto nossa Emenda chama à responsabilidade Governo e Empresas Concessionárias: as gratuidades **não devem ser repassadas aos usuários**, se forem concedidas deverão ser suportadas pelo Poder Público, por meio de subsídios, ou pelas empresas, com a readequação de suas planilhas de custos, o que não pode é simplesmente repassar ao usuário as gratuidades concedidas no sistema.

Sala das Sessões, em        de agosto de 2020.

**Deputado LUIZÃO GOULART**  
**(Republicanos-PR)**



## Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Luizão Goulart )

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Assinaram eletronicamente o documento CD206051278800, nesta ordem:

- 1 Dep. Luizão Goulart (REPUBLIC/PR)
- 2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 3 Dep. Jhonatan de Jesus (REPUBLIC/RR) - LÍDER do REPUBLIC \*(P\_5027)
- 4 Dep. Julio Cesar Ribeiro (REPUBLIC/DF)
- 5 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## Substitutivo do Projeto de Lei nº 3.364/2020

Institui o Programa Emergencial Transporte Coletivo visando resguardar o exercício do transporte público urbano e semiurbano, durante o período de enfrentamento de estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020.

Apresentação: 05/08/2020 13:58 - PLEN  
EMP 35 => PL 3364/2020  
**EMP n.35/0**

### EMENDA Nº \_\_\_\_\_

Inclua-se, onde couber, no Substitutivo apresentado ao Projeto de Lei nº 3.364/2020, os seguintes artigos:

Art. X Os mecanismos de transparência dispostos no inciso II do art. 2º desta Lei somente serão considerados devidamente efetivados após a implementação do disposto no art. Y.

Art. Y Os artigos 2º, 5º, 7º, 8º, 9º, 10, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 22 e 24 da Lei nº 12.587, de janeiro de 2012, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e da transparência ativa dos dados e informações relativas ao sistema.” (NR)

“Art. 5º .....  
.....

X – transparência ativa de dados e informações produzidos por pessoas públicas ou privadas em razão da prestação de serviços concedidos ou autorizados pelo poder público.” (NR)

“Art. 7º .....  
.....

VI – assegurar a participação dos cidadãos na avaliação da qualidade dos serviços.”(NR)

“Art. 8º .....  
.....

Chancela eletrônica do(a) Dep Fernanda Melchionna (PSOL/RS),  
através do ponto P\_119782, nos termos de delegação regulamentada no Ato ,  
da Mesa n. 25 de 2015.



X – transparência ativa plena dos parâmetros de qualidade, quantidade e tarifa definida na prestação dos serviços de transporte público coletivo. ....

§ 2º Os Municípios e o Distrito Federal deverão divulgar, trimestralmente na internet e em formato aberto, os dados sobre:

I - os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo;

II – a evolução dos custos utilizados para o cálculo do valor da tarifa, individualizados por companhia, rota e com o detalhamento das despesas;

III – os subsídios tarifários pagos para cada empresa prestadora de serviços e o respectivo número de passageiros transportados e de linhas operadas;

IV – a avaliação dos cidadãos sobre os serviços prestados em cada uma das linhas. ”(NR)

“Art. 9º .....

§ 13 Os dados referentes aos custos que permitem o cálculo do déficit ou superávit tarifário, bem como para a revisão da tarifa e seus fundamentos, deverão ser objeto de transparência ativa na internet e em formato aberto, individualizados por companhia, rota e com detalhamento das despesas. ”  
(NR)

“Art. 10. ....

VI – fornecimento ao poder público e divulgação mediante transparência ativa e em formato aberto dos dados referentes à planilha de custos pela pessoa jurídica contratada, individualizados por rota e com detalhamento das despesas.

§1º. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei, que deverão ser divulgados na internet mediante transparência ativa e em formato aberto.

§ 2º Os subsídios tarifários deverão considerar em sua base de cálculo a avaliação dos cidadãos sobre a qualidade do serviço, considerando, no mínimo, sua pontualidade e comodidade. ”(NR)

“Art. 14. ....

V – ter acesso a aplicativo que informe as linhas disponíveis, seus respectivos horários e informação sobre a localização dos veículos por meio de sistema de geolocalização, bem como o tempo estimado para a chegada ao local de embarque;

VI – ter acesso a aplicativos que permitam a avaliação da qualidade do serviço prestado, especialmente no que concerne à pontualidade, qualidade e cordialidade, devendo essa avaliação ser publicada mediante

transparência ativa, em formato aberto, e considerada para fins de pagamento dos subsídios tarifários.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, e mediante transparência ativa e em formato aberto, sobre:

.....

IV – a fundamentação de decisão do poder público acerca de reajuste ou revisão de tarifas e respectivos processos.”(NR)

“Art. 15. ....

IV – aplicativo para comunicação, avaliação da satisfação dos cidadãos com os serviços oferecidos e para prestação de contas sobre o valor da tarifa e eventuais subsídios tarifários pagos pelo poder público.”(NR)

“Art. 16 .....

§ 3º A União dará publicidade, mediante transparência ativa e em formato aberto, aos dados relacionados aos gastos, delegações, contratos ou qualquer outro ajuste relacionado à competência prevista nesta lei.” (NR)

“Art. 17. ....

§1º Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

§ 2º Os Estados darão publicidade, mediante transparência ativa e em formato aberto, aos dados relacionados à prestação dos serviços, especialmente sobre os custos que levaram à composição da tarifa e ao valor de eventual subsídio tarifário, os incentivos, apoios, delegações, contratos ou qualquer outro ajuste relacionado à competência prevista nesta lei.”(NR)

“Art. 18. ....

Parágrafo único. Os Municípios e o Distrito Federal darão publicidade, mediante transparência ativa e em formato aberto, aos dados relacionados ao planejamento, execução, avaliação, regulamentação, prestação e capacitação das atividades desenvolvidas no âmbito da política de mobilidade urbana, bem como aos dados relacionados à prestação dos serviços, especialmente sobre os custos que levaram à composição da tarifa e ao valor de eventual subsídio tarifário, os incentivos, apoios, delegações, contratos ou qualquer outro ajuste relacionado à competência prevista nesta lei. (NR)

“Art. 21. ....



V – a participação dos cidadãos na avaliação da qualidade dos serviços, especialmente quanto à pontualidade, qualidade e cordialidade do serviço.” (NR)

“Art. 22. ....

VIII – adotar providências para a melhoria dos serviços, especialmente quanto à pontualidade, qualidade e cordialidade, de acordo com a avaliação dos usuários.”(NR)

“Art. 24. ....

XII – a transparência ativa na internet e em formato aberto de todos os dados produzidos.

.....” (NR)”

.

## JUSTIFICATIVA

Todos têm direito de receber dos órgãos públicos informações de interesse coletivo ou geral. Esse é um direito fundamental, resguardado pela Constituição Federal de 1988. O acesso a informações públicas é garantido para a promoção da transparência, da participação, do controle social e combate à corrupção e ao desperdício causado pela má gestão.

Consequentemente, convivemos há décadas com a má qualidade do transporte público nos grandes centros urbanos, atualmente uma das principais preocupações da população brasileira.

O alto custo, associado à falta de pontualidade, à ausência de transparência e à má condição dos veículos oferecidos à população, foi o estopim para as manifestações de rua que eclodiram em 2013.

Infelizmente, até hoje nada mudou e a população segue pagando caro por um serviço de má qualidade e sequer tem acesso aos dados que justificam o preço da tarifa paga para realizar qualquer tipo de controle social.

Pesquisa realizada em 2017 apontou que o transporte público figura entre os principais problemas urbanos percebidos nos municípios brasileiros, o que havia sido constatado também em 2006. A percepção deste problema acontece, principalmente, nos municípios com população acima de um milhão de habitantes<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> <https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub636397002002520031.pdf>

Pelos dados levantados, 12,4% dos entrevistados acredita que o transporte é um problema social, número que é ainda maior nos centros urbanos mais populosos, onde foi citado por 17,0% dos chefes de família das cidades com população total entre um e três milhões de habitantes e 12,9%, no Rio de Janeiro e em São Paulo.

Diante do sofrimento da população trabalhadora com este problema, voltamos ao tema com a apresentação da presente proposta, cujo objetivo central é tornar obrigatória a divulgação em transparência ativa e em formato aberto de dados relacionados ao serviço de transporte público, como o valor do subsídio pago pelo poder público às empresas prestadoras, os fundamentos para eventual reajuste de tarifa, as linhas disponíveis e seus respectivos horários.

A proposta também torna obrigatória a criação de mecanismos para permitir que os cidadãos possam avaliar a qualidade do serviço prestado e vincula esta avaliação ao cálculo de eventual pagamento de subsídio pelo poder público.

Acreditamos que somente a participação da população, a transparência plena e o efetivo controle social poderão mudar a realidade do transporte público em nosso país.

Pior, não desenvolvemos nenhum mecanismo que permita ao cidadão dar sua opinião sobre os serviços prestados e que obrigue o poder público a considerar essa opinião.

Nesse sentido, a apresentação da presente emenda busca aumentar a transparência no setor de transporte coletivo, mudar essa realidade e criar mecanismos para que os trabalhadores possam interferir diretamente na busca pela melhoria do transporte público.

**FERNANDA MELCHIONNA**

**Líder do PSOL**





## Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Fernanda Melchionna )

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Assinaram eletronicamente o documento CD200951736000, nesta ordem:

- 1 Dep. Fernanda Melchionna (PSOL/RS) - LÍDER do PSOL      \*-(P\_119782)
- 2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 4 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
- 5 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7693)
- 6 Dep. Reginaldo Lopes (PT/MG)

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## Substitutivo do Projeto de Lei nº 3.364/2020

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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, e dá outras providências.

### EMENDA Nº \_\_\_\_\_

Inclua-se no art. 1º do Substitutivo apresentado ao Projeto de Lei nº 3.364/2020:

"Art.

1º .....  
.....

§ 3º. O recebimento de recursos de que trata o caput deste artigo fica condicionado à proibição de demissão sem justa causa, à manutenção do número de empregados registrados na data de entrada em vigor Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, e à inexistência de remunerações em atraso, inclusive dos benefícios contratuais previstos."

### JUSTIFICATIVA

A emenda tem como objetivo garantir que as empresas de transporte coletivo que receberem auxílio de recursos públicos fiquem obrigadas a regularizar suas obrigações trabalhistas, bem como manter o emprego dos trabalhadores, inclusive dos trabalhadores demitidos em decorrência da pandemia.

**FERNANDA MELCHIONNA**  
Líder do PSOL



## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Fernanda Melchionna )**

Altera o substitutivo apresentado ao PL 3364/2020 para garantir que as empresas de transporte coletivo que receberem auxílio de recursos públicos fiquem obrigadas a regularizar suas obrigações trabalhistas, bem como manter o emprego dos trabalhadores, inclusive dos trabalhadores demitidos em decorrência da pandemia.

Assinaram eletronicamente o documento CD207023466200, nesta ordem:

- 1 Dep. Fernanda Melchionna (PSOL/RS) - LÍDER do PSOL      \*-(p\_119782)
- 2 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 3 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
- 4 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 5 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7693)

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



CIARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO DE LEI Nº 3364/2020

### EMENDA DE PLENÁRIO Nº (Do Sr. CARLOS SAMPAIO)

Apresentação: 05/08/2020 14:09 - PLEN  
EMP 37 => PL 3364/2020

EMP n.37/0

Inclui Parágrafo único ao Art. 6º do Substitutivo, com vistas a proteção do emprego no período de calamidade pública pelas empresas prestadoras de serviços de transporte coletivo urbano e semiurbano.

Inclua-se o Parágrafo único ao Art. 6º do Substitutivo, com a seguinte redação:

“Art. 6º .....

Parágrafo único. Durante a vigência do estado de calamidade reconhecida pelo Decreto Legislativo nº 6, de 2020, as empresas beneficiadas com recursos de que trata esta Lei ficam proibidas de demitir sem justa causa.” (NR)

## JUSTIFICATIVA

O recebimento de recursos públicos pelas empresas prestadoras de serviços de transporte público urbano e semiurbano deve garantir ao menos o nível de empregabilidade dos trabalhadores do setor.

Sala das Sessões, 5 de agosto de 2020.

CARLOS SAMPAIO  
Deputado Federal / SP  
Líder do PSDB

Documento eletrônico assinado por Carlos Sampaio (PSDB/SP), através do ponto SDR\_56338, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Carlos Sampaio )**

Inclui Parágrafo único ao Art. 6º do Substitutivo, com vistas a proteção do emprego no período de calamidade pública pelas empresas prestadoras de serviços de transporte coletivo urbano e semiurbano.

Assinaram eletronicamente o documento CD202377160400, nesta ordem:

- 1 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB
- 2 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT



CIARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO DE LEI Nº 3364/2020

### EMENDA DE PLENÁRIO Nº (Do Sr. CARLOS SAMPAIO)

Apresentação: 05/08/2020 14:09 - PLEN  
EMP 38 => PL 3364/2020

EMP n.38/0

Inclui Parágrafo único ao Art. 6º do Substitutivo, com vistas a proteção do emprego no período de calamidade pública pelas empresas prestadoras de serviços de transporte coletivo urbano e semiurbano.

Inclua-se o Parágrafo único ao Art. 6º do Substitutivo, com a seguinte redação:

“Art. 6º .....

Parágrafo único. Durante a vigência do estado de calamidade reconhecida pelo Decreto Legislativo nº 6, de 2020, as empresas beneficiadas com recursos de que trata esta Lei ficam proibidas de demitir sem justa causa.” (NR)

## JUSTIFICATIVA

O recebimento de recursos públicos pelas empresas prestadoras de serviços de transporte público urbano e semiurbano deve garantir ao menos o nível de empregabilidade dos trabalhadores do setor.

Sala das Sessões, 5 de agosto de 2020.

CARLOS SAMPAIO  
Deputado Federal / SP  
Líder do PSDB

Documento eletrônico assinado por Carlos Sampaio (PSDB/SP), através do ponto SDR\_56338, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.







## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Carlos Sampaio )**

Inclui Parágrafo único ao Art. 6º do Substitutivo, com vistas a proteção do emprego no período de calamidade pública pelas empresas prestadoras de serviços de transporte coletivo urbano e semiurbano.

Assinaram eletronicamente o documento CD202377160400, nesta ordem:

- 1 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB
- 2 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

## PROJETO DE LEI 3.364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários

### EMENDA ADITIVA DE PLENÁRIO

(Do Sr. Deputado FELIPE RIGONI)

Acrescente-se ao Art. 3º do Substitutivo apresentado ao Projeto de Lei 3.364/2020 o seguinte inciso, renumerando os demais

.....Art. 3o“

.....

I - pagamento de salários e encargos trabalhistas, inclusive obrigações eventualmente em atraso, dos colaboradores dessas empresas com contrato de trabalho vigente.” (NR)

### JUSTIFICAÇÃO

A emenda em questão tem por objetivo garantir o pagamento de salários dos colaboradores das empresas de transporte urbano e semiurbano que serão beneficiadas com os recursos propostos neste projeto de lei. Entendemos que essas empresas vêm sofrendo queda de arrecadação, o que pode ter prejudicado a saúde financeira delas, inclusive a

possibilidade de pagamento de seus funcionários de maneira regular. Assim sendo, consideramos importante incluir no rol de possibilidade de utilização dos recursos aqui previstos o pagamento dos salários e encargos trabalhistas daqueles .funcionários com contrato vigente junto as empresas Uma vez que buscamos garantir a renda desses colaboradores, diminuindo os impactos econômicos tanto para as empresas como para seus .trabalhadores, contamos com o apoio dos pares para aprovação desta emenda

FELIPE RIGONI  
PSB/ES





## Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Felipe Rigoni )

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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, e dá outras providências.

Assinaram eletronicamente o documento CD209516123200, nesta ordem:

- 1 Dep. Felipe Rigoni (PSB/ES)
- 2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7693)
- 5 Dep. Reginaldo Lopes (PT/MG)
- 6 Dep. Perpétua Almeida (PCdoB/AC) - LÍDER do PCdoB      \*-(p\_7253)

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO DANIEL FREITAS – PSL/SC**

**SUBSTITUTIVO 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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, e dá outras providências.

**EMENDA DE PLENÁRIO Nº**

Altere-se o art. 1º com a seguinte redação:

“Art. 1º Serão repassados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios que sejam capital estadual, integrantes de região metropolitana ou com mais de 150.000 (cento e cinquenta 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.”

**JUSTIFICAÇÃO**

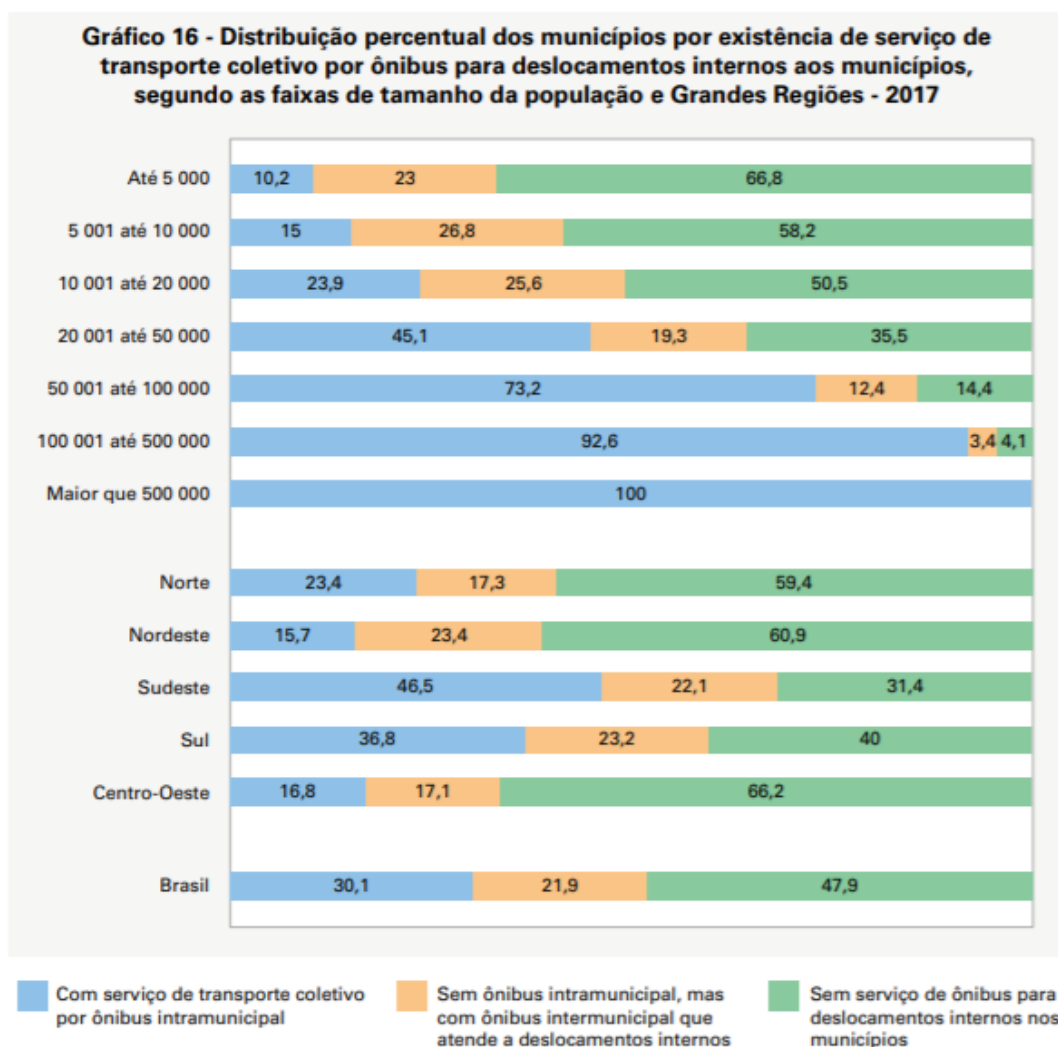
A presente emenda pretende modificar o escopo de municípios atendidos pelo repasse de 4 bilhões de reais, definido no substitutivo do Relator, Deputado Hildo Rocha (MDB-MA).





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO DANIEL FREITAS – PSL/SC**

Dados da última pesquisa do IBGE que contou com dados do transporte público no Brasil, intitulada Perfil dos Municípios, no ano de 2017, afirmam que 30,1% dos municípios do País contam com serviço público de transporte coletivo intramunicipal, totalizando aproximadamente 1.679 cidades brasileiras. E a abrangência desse tipo de serviço em municípios entre 100 mil e 500 mil habitantes é de 92,6%, conforme imagem abaixo:



Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Pesquisa de Informações Básicas Municipais 2017.





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO DANIEL FREITAS – PSL/SC**

Considerando os dados acima, acredito ser necessário socorrer o máximo de municípios possíveis, para arrefecer os danos causados pela pandemia da Covid-19 no setor de transporte público coletivo nas maiores cidades do País.

Diante do exposto, encaminho a presente emenda para análise dos meus pares.

Sala da Comissão, em 05 de agosto de 2020.

**DANIEL FREITAS**  
COORDENADOR DO FORUM PARLAMENTAR CATARINENSE  
DEPUTADO FEDERAL – PSL/SC





## Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Daniel Freitas )

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Assinaram eletronicamente o documento CD202738106500, nesta ordem:

- 1 Dep. Daniel Freitas (PSL/SC)
- 2 Dep. Pedro Lupion (DEM/PR) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, MDB, DEM, SOLIDARIEDADE, PTB, PROS, AVANTE
- 3 Dep. Caroline de Toni (PSL/SC)



## PROJETO DE LEI 3.364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários

### EMENDA MODIFICATIVA DE PLENÁRIO (Do Sr. Deputado FELIPE RIGONI)

Modifica-se o Parágrafo único do Art. 3º do Substitutivo apresentado ao Projeto de Lei 3.364/2020, para a seguinte redação

.....Art. 3º

.....

Parágrafo único. Se os bens descritos pelo inciso I do caput forem veículos, deverão, se usados, terem sido fabricados há, no máximo, 5 (cinco) anos, e, se novos, deverão ser movidos por motor elétrico ou híbrido, com o objetivo de reduzir os custos com consumo de combustível.” (NR)

### JUSTIFICAÇÃO

A emenda em questão tem por objetivo garantir uma renovação nas frotas das empresas de transporte público urbano e semiurbano, com objetivo de modernizar os veículos disponibilizados de acordo com tendência mundial, incentivando a aquisição de veículos híbridos e elétricos

FELIPE RIGONI  
PSB/ES

Apresentação: 05/08/2020 18:33 - PLEN  
EMP 41 => PL 3364/2020

EMP n.41/0

Documento eletrônico assinado por Felipe Rigoni (PSB/ES), através do ponto SDR\_56278, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





## Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Felipe Rigoni )

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Assinaram eletronicamente o documento CD204419440400, nesta ordem:

- 1 Dep. Felipe Rigoni (PSB/ES)
- 2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7693)
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI 3.364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários

### EMENDA ADITIVA DE PLENÁRIO (Do Sr. Deputado FELIPE RIGONI)

Acrescente-se ao Art. 2º do Substitutivo apresentado ao Projeto de Lei 3.364/2020, os seguintes dispositivos

.....Art. 2o“

.....

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 da revisão do contrato

.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

.(quinze) anos, contados a partir da sua promulgação

2º Ressalva-se da vedação de prorrogação indicada pelo inciso VIII do§ :caput 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 promulgação desta Lei; e

II - O novo prazo contratual se encerre em até 30 (trinta) anos a contar da promulgação desta Lei.” (NR)

.Sala das sessões, 05 de agosto de 2020

FELIPE RIGONI

PSB/ES





## Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Felipe Rigoni )

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Assinaram eletronicamente o documento CD209642749900, nesta ordem:

- 1 Dep. Felipe Rigoni (PSB/ES)
- 2 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7693)
- 5 Dep. Delegado Marcelo Freitas (PSL/MG)

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3364 DE 2020

(apensados PL nº 3.774/20, PL nº 3.909/20 e PL nº 3.919/2020)

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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, e dá outras providências.

### EMENDA DE PLENÁRIO

Dê-se ao “caput” do artigo 1º ao Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3364, de 2020 a seguinte redação:

Art. 1º Serão repassados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios sede de capital estadual, integrantes de região metropolitana ou com mais de 150.000 (cento e cinquenta 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.

### JUSTIFICATIVA

O substitutivo do nobre relator Hildo Rocha propõe que apenas as cidades com população maior ou igual a 300.000 (trezentos mil) habitantes terão direito a receber os recursos emergenciais para serem aplicados no transporte público coletivo urbano, em virtude dos prejuízos motivados pela pandemia do Coronavírus (Covid-19).

A proposta em tela poderá prejudicar diversos municípios brasileiros que têm em suas organizações um sistema de transporte público coletivo de

passageiros mais estruturado e organizado, uma vez que o texto do substitutivo apresentado pelo relator contempla somente cidades com população maior ou igual a 300.000 (trezentos mil) habitantes.

Diante do exposto, apresentamos esta emenda no sentido de alterar o caput” do artigo 1º do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3364, de 2020, para ampliar a quantidade de municípios que poderão receber o socorro emergencial para os seus serviços de transporte público coletivo urbano.

Deste modo solicitamos o apoio dos pares para a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões, em                      de                      de 2020.

Deputado ZÉ VITOR







## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Zé Vitor)**

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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, e dá outras providências.

Assinaram eletronicamente o documento CD204177179700, nesta ordem:

- 1 Dep. Zé Vitor (PL/MG)
- 2 Dep. Wellington Roberto (PL/PB) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, PROS, PTB, AVANTE



CÂMARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO DE LEI Nº 3.364/2020

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.

### EMENDA

Dê-se ao “caput” do artigo 1º do substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 3.364, de 2020, a seguinte redação, e, por consequência, promova-se no art. 10 a mesma alteração:

*“Art. 1º Serão repassados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios sede de capital estadual, integrantes de região metropolitana ou 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, semiurbano ou intermunicipal.*

.....

*Art. 10. É vedada aos entes beneficiados com recursos nos termos desta Lei 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.”*

## JUSTIFICATIVA

O Projeto de Lei nº 3.364, de 2020, busca amenizar os impactos financeiros negativos oriundos da pandemia da Covid-19 no setor de transporte coletivo de passageiros e reduzir os prejuízos aos usuários.

Ocorre que, da leitura do substitutivo apresentado pelo relator, verificou-se que não foi contemplado importante setor que realiza transporte coletivo de passageiros, trata-se do transporte coletivo intermunicipal de passageiros, o qual merece o mesmo tratamento deste parlamento, pois, também, contabiliza sérios prejuízos com a diminuição drástica da demanda de seus serviços.

É crucial que seja dada a mesma atenção a esse segmento, para que os riscos que justificaram a apresentação do presente projeto não se confirmem, quais sejam, aumento generalizado das passagens e acúmulo de prejuízos galopantes distantes de

quaisquer rendimentos que ao menos afugentem a possibilidade de falência das empresas.

Por isso, promove-se, com esta emenda, o acréscimo do transporte coletivo intermunicipal no art. 1º do substitutivo, adequando-se, por consequência, o art. 10.

Sala das Sessões,        de agosto de 2020.

**CAPITÃO AUGUSTO**  
**DEPUTADO FEDERAL**





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Capitão Augusto)**

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.

Assinaram eletronicamente o documento CD209877823400, nesta ordem:

- 1 Dep. Capitão Augusto (PL/SP)
- 2 Dep. Wellington Roberto (PL/PB) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, PROS, PTB, AVANTE



## PROJETO DE LEI N°. 3.364, 2020

(Apensados PL n°. 3.774/2020, PL n°. 3.909/2020 e PL n°. 3.919/2020)

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

### EMENDA DE PLENÁRIO N°

**Art. 1º** Dê-se ao art. 2º do substitutivo apresentado ao PL 3.364/2020, a seguinte redação:

*Art. 2º A revisão dos contratos de prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros de que trata o art. 1º deverá contemplar, exclusivamente, as seguintes condições para o acesso aos recursos*

*I – acréscimo de receitas, redução de custos ou outros mecanismos de reequilíbrio dos contratos que, somados, tenham, no mínimo, o mesmo valor presente líquido dos recursos federais aportados;*

*II – mecanismos que garantam a promoção da transparência da concessão ou permissão, sobretudo no que se refere à composição da tarifa de remuneração da prestação do serviço;*

*III – implantação de sistema de informação que permita a auditoria de bilhetagem e o monitoramento georreferenciado dos veículos; e*



*IV – nos casos em que o contrato estabeleça a remuneração do serviço de transporte público coletivo pelo número de passageiros transportados, a sua substituição pelo sistema de remuneração de base quilométrica..*

## JUSTIFICAÇÃO

Acreditamos que o sistema de remuneração do serviço de transporte público coletivo pelo número de passageiros transportados não seja o mais adequado à administração pública e nem o mais justo aos usuários desse serviço. Uma vez que a proposição trata de socorro financeiro ao setor, é desejável que o poder concedente ganhe um mecanismo para uma repactuação mais atraente para a população que para o empresariado.

Sala das sessões, em                      de                      de 2020.

**Deputado BIRA DO PINDARÉ**  
**PSB/MA**





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Bira do Pindaré)**

Emenda de Plenário ao PL  
3.364/2020 que

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Assinaram eletronicamente o documento CD203031747400, nesta ordem:

- 1 Dep. Bira do Pindaré (PSB/MA)
- 2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7693)
- 5 Dep. Reginaldo Lopes (PT/MG)
- 6 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
- 7 Dep. Danilo Cabral (PSB/PE)

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Apensados: PL nº 3.774/2020, PL nº 3.909/2020 e PL nº 3.919/2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

### EMENDA DE PLENÁRIO Nº

Dê-se ao inciso V, § 1º, do art. 1º do Substitutivo a seguinte redação:

**“V – a vedação, durante o estado de calamidade pública de que trata o Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, 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.”**

### JUSTIFICAÇÃO

O mais recente Substitutivo ao PL em análise foi meritório ao vedar somente as novas gratuidades que seriam concedidas nos sistemas de transporte público de que trata a proposta. Pois é sabido que as gratuidades atualmente existentes carecem de um fundo, até mesmo aquelas criadas por lei federal, como a concedida às pessoas idosas. Dessa forma, caso as gratuidades existentes fossem proibidas, seria criada uma situação desarrazoada aos beneficiários de tais gratuidades.

Entretanto, ainda permanece uma vedação que, ao nosso ver, não é correta, pois ela impedirá a concessão de novas e justas gratuidades após o referido estado de calamidade pública. Consideramos que, passado esse difícil período pelo qual a humanidade atravessa, possam ocorrer situações em que novas gratuidades se façam socialmente importantes. Portanto, essa é uma prerrogativa pública que não pode ser vedada para tempos futuros, quando a possibilidade venha a ser oportuna e necessária.

Sala da Comissão, em        de        de 2020.

Deputado GUSTAVO FRUET





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Gustavo Fruet)**

Dê-se ao inciso V, § 1º, do art. 1º  
do Substitutivo nova redação.

Assinaram eletronicamente o documento CD200936081200, nesta ordem:

- 1 Dep. Gustavo Fruet (PDT/PR)
- 2 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 3 Dep. Kim Kataguirí (DEM/SP)
- 4 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 5 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 6 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Apensados: PL nº 3.774/2020, PL nº 3.909/2020 e PL nº 3.919/2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

### EMENDA DE PLENÁRIO Nº

Insira-se no Substitutivo o seguinte artigo 4º, renumerando-se os demais:

**“Art. 4º** Sem prejuízo ao disposto no art. 3º, o cálculo do valor a ser liberado para as empresas beneficiadas levará em conta os custos para:

I – a disponibilização de frota e oferta mínima de serviço exigida para se atender aos referidos parâmetros sanitários vigentes; e

II – 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.”

Parágrafo único. Os dados relativos aos custos estabelecidos no caput deverão ser objeto de transparência ativa na Internet, em formato aberto e detalhamento individualizado por empresa e rota.

### JUSTIFICAÇÃO

Os prejuízos decorrentes da Covid-19 refletem-se não só em impactos econômicos, sociais e o antes impensável número de mortes causadas por essa doença. Ademais, há que se considerar aqueles que permanecem com graves sequelas após conseguirem se curar desse mal. Dessa forma, a busca de meios viáveis para se reduzir o risco de propagação dessa doença deve ser uma prioridade absoluta.

Entretanto, os meios de transporte coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros, em razão de manterem os usuários do serviço em espaços confinados e muitas vezes sem a possibilidade de um distanciamento adequado, são locais propensos à transmissão do novo coronavírus. Assim, propomos que, no cálculo do montante de recursos a serem repassados às empresas, leve-se em conta o custo para se fornecer veículos em uma frequência que possa atender aos parâmetros sanitários vigentes referido no *caput* do art. 3º.

Além disso, e complementarmente, há que se fornecer aos usuários desses serviços as condições para que se mantenham em um distanciamento social adequado no interior dos veículos, sobretudo nos horários de pico, para evitar o excesso de lotação. Porém, há que se realizar esse cálculo de custos de maneira transparente, conforme prescrito no parágrafo único desta Emenda.

Sabemos das dificuldades para se implantar tais medidas em condições tão díspares e complexas que são os sistemas de transporte coletivo de passageiros nas cidades brasileiras. Entretanto, não vislumbramos melhor contrapartida para que as empresas que executam esse transporte possam receber os recursos federais previstos.

Sala da Comissão, em        de        de 2020.

Deputado GUSTAVO FRUET





## Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Gustavo Fruet)

Insira-se artigo 4º no Substitutivo,  
renumerando-se os demais.

Assinaram eletronicamente o documento CD201853355500, nesta ordem:

- 1 Dep. Gustavo Fruet (PDT/PR)
- 2 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 5 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Apensados: PL nº 3.774/2020, PL nº 3.909/2020 e PL nº 3.919/2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

### EMENDA DE PLENÁRIO Nº

Dê-se aos artigos 1º e 4º do Substitutivo a seguinte redação:

“Art. 1º .....

§ 1º .....

I – o compromisso de promover, **caso necessário para atendimento ao disposto nesta Lei**, 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;

.....”

“Art. 4º Os entes beneficiados com recursos nos termos desta Lei, **caso devam promover** a revisão dos contratos do serviço de transporte público coletivo de passageiros, e não o fizerem até 31 de dezembro de 2021, ficam sujeitos, pelo período que durar a inadimplência:

.....”

## JUSTIFICAÇÃO

Acreditamos ser importante a revisão dos contratos de prestação de serviços de transporte público prescrita no inciso I, § 1º, do art. 1º, em caso de necessidade, para se atender ao disposto no Substitutivo. Entretanto, caso os contratos atualmente em vigor já contemplem as exigências dispostas, seria contraproducente impor essa obrigação ao ente federado responsável pelo mesmo.

Os entes, por vezes, possuem estrutura não adequada para a célere e correta elaboração de tais contratos. Dessa forma, impor-lhes essa obrigação, em não havendo tal necessidade, a nosso ver, atenta contra os princípios da eficiência e da razoabilidade da Administração Pública.

Assim, consideramos que os referidos contratos devam estar alinhados às demandas elencadas no Substitutivo. Mas não se faz necessário refazer aqueles contratos, atos jurídicos perfeitos, que atualmente bastam para atender ao que lhe será exigido.

Sala da Comissão, em        de        de 2020.

Deputado GUSTAVO FRUET





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Gustavo Fruet)**

Dê-se nova redação aos artigos  
1º e 4º do Substitutivo.

Assinaram eletronicamente o documento CD202313284500, nesta ordem:

- 1 Dep. Gustavo Fruet (PDT/PR)
- 2 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 5 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, e dá outras providências.

### EMENDA MODIFICATIVA

A redação do *caput* do art. 1º do substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.364, de 2020, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 1º Serão repassados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios sede de capital estadual, integrantes de região metropolitana ou com mais de 100.000 (cem 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.” (NR)

## JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da presente emenda é diminuir de 300.000 para 100.000 habitantes os municípios que receberão auxílio financeiro da União para garantir a prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros.

Sala das Sessões, 10 de agosto de 2020

**Dep. Danrlei de Deus Hintersholz**

**PSD/RS**

Apresentação: 11/08/2020 14:54 - PLEN  
EMP 49 => PL 3364/2020

**EMP n.49/0**

Documento eletrônico assinado por Danrlei de Deus Hintersholz (PSD/RS), através do ponto SDR\_56495, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





## Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Danrlei de Deus Hinterholz)

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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, e dá outras providências.

Assinaram eletronicamente o documento CD207093997500, nesta ordem:

- 1 Dep. Danrlei de Deus Hinterholz (PSD/RS)
- 2 Dep. Diego Andrade (PSD/MG) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, PROS, PTB, AVANTE \*-(P\_7867)

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Apensados: PL nº 3.774/2020, PL nº 3.909/2020 e PL nº 3.919/2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

### EMENDA DE PLENÁRIO Nº

Inclua-se o parágrafo único ao Art. 2º:

“Art. 2º: .....

Parágrafo único - Para resguardar os princípios da impessoalidade, publicidade e eficiência os entes que passarem a adotar os serviços de que dispõe o inciso IV do Art. 2º deverão prestá-los por órgãos ou empresas independentes das concessionárias responsáveis pela operação dos serviços de transporte”

### JUSTIFICAÇÃO

O Sistema de bilhetagem é extremamente importante no funcionamento do serviço de transportes, pois envolve o manejo dos recursos do sistema. Com isso é fundamental que estes recursos sejam manejados com total transparência e cuidado.

Em algumas cidades as empresas concessionárias de transportes assumem também a operação de bilhetagem, o que tem levado a diversas falhas de transparência e riscos de ineficiência no setor.

Na cidade do Rio de Janeiro as falhas levaram a ações judiciais, que questionaram o contrato e obrigaram a realização de uma concessão do serviço de bilhetagem a terceiros, para evitar os problemas mencionados.

Sala da Comissão, em        de        de 2020.

Deputado GUSTAVO FRUET





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Gustavo Fruet)**

Inclua-se parágrafo único ao  
Art. 2º.

Assinaram eletronicamente o documento CD208339622600, nesta ordem:

- 1 Dep. Gustavo Fruet (PDT/PR)
- 2 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 5 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Apresentação: 11/08/2020 17:25 - PLEN  
EMP 51 => PL 3364/2020

EMP n.51/0

### EMENDA

**Dê-se ao § 2º do art.1º do PL nº 3.364, de 2020, a seguinte redação:**

**Art.1º**.....

§ 2º Os entes distribuirão os recursos a que se refere o caput entre as empresas beneficiadas de forma proporcional à redução no número mensal médio de passageiros transportados entre os meses de abril e julho de 2020 em relação à média mensal registrada nos seis meses anteriores ao reconhecimento do estado de calamidade pública pelo Decreto Legislativo nº6, de 2020.

### JUSTIFICAÇÃO

Propomos nesta emenda que a distribuição dos recursos transferidos pela União entre as empresas de transporte público beneficiadas seja feita proporcionalmente à redução do número de passageiros por cada uma delas transportados, de forma a que aquelas mais prejudicadas pelos efeitos da pandemia da covid-19 sejam as mais beneficiadas com o auxílio governamental.

Plenário,

**Deputado ENIO VERRI**

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR\_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.







## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Enio Verri)**

Altera o PL 3364/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD203654541900, nesta ordem:

- 1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Apresentação: 11/08/2020 17:26 - PLEN  
EMP 52 => PL 3364/2020

EMP n.52/0

### EMENDA

**Suprimam-se o inciso I do art.2º e o inciso III do art.3º da Lei nº 3.364, de 2020, e dê-se ao caput do art.3º a seguinte redação:**

“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 garantir a prestação 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 prioritária na seguinte ordem:”

### JUSTIFICAÇÃO

Os dispositivos que propõe-se aqui suprimir 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 no âmbito do projeto em discussão possam ser usados para o pagamento direto de valores com esse fim. Ocorre que os efeitos da pandemia sobre a situação financeira das empresas, embora severos, devem se concentrar apenas em alguns meses de 2020, sem gerar na maior parte dos casos mudanças estruturais de caráter permanente nas condições em que os contratos de prestação de serviços são executados, mudanças estas que justificariam o reequilíbrio contratual. Embora em casos específicos elas possam ocorrer, é absolutamente injustificado o comando geral incorporado nos dois dispositivos citados determinando o reequilíbrio contratual que, no mais das vezes, se traduzirá no aumento das tarifas cobradas dos usuários ou dos subsídios a ser pagos pelos governos locais, razão pela qual propomos nesta emenda sua supressão.

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR\_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



Plenário,  
**Deputado ENIO VERRI**

Apresentação: 11/08/2020 17:26 - PLEN  
EMP 52 => PL 3364/2020

**EMP n.52/0**

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR\_56449, e (ver rol anexo),  
na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato  
da Mesa n. 80 de 2016.





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Enio Verri)**

Altera o PL 3364/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD200254492400, nesta ordem:

- 1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Apresentação: 11/08/2020 17:26 - PLEN  
EMP 53 => PL 3364/2020

EMP n.53/0

### EMENDA

**Inclua-se no art.2º** do PL nº 3.364, de 2020, o seguinte inciso VII:

“Art. 2º. ....

VII – a manutenção, pelo período que durar o estado de calamidade pública de que trata o art. 1º e durante os seis meses seguintes, do quantitativo de empregados em número igual ou superior ao da média mensal registrada nos seis meses anteriores ao reconhecimento do estado de calamidade pública pelo Decreto Legislativo nº6, de 2020, devendo-se assegurar a participação dos sindicatos na fiscalização do cumprimento da medida.”

### JUSTIFICAÇÃO

Busca-se com esta emenda assegurar nas revisões dos contratos de prestação de serviço de transporte público coletivo com empresas beneficiadas pelo aporte de recursos de que trata a lei a manutenção do quantitativo de empregados que atuava no setor no período prévio à decretação do estado de calamidade pública, enquanto esse estado durar e nos seis meses que sucederem a seu encerramento.

Plenário,

**Deputado ENIO VERRI**

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR\_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Enio Verri)**

Altera o PL 3364/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD207130614600, nesta ordem:

- 1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Apresentação: 11/08/2020 17:26 - PLEN  
EMP 54 => PL 3364/2020

EMP n.54/0

### EMENDA

**Dê-se ao art.3º** do PL nº 3.364, de 2020, a seguinte redação:

“Art. 3º .....

I – aquisição antecipada de bilhetes de passagens sem prazo de validade a serem distribuídos preferencialmente à população de baixa renda e aos desempregados;

II – 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;

.....

### JUSTIFICAÇÃO

Propõe-se que os recursos transferidos pela União sejam prioritariamente utilizados com a aquisição antecipada de bilhetes de passagens a serem distribuídos preferencialmente à população de baixa renda e aos desempregados. Isso, ao tempo em que auxilia tempestivamente as empresas do setor a complementar seu fluxo de caixa atingido pela pandemia, permite o acesso ao serviço de transporte a parcela da população que normalmente é dele afastada em razão dos custos.

Plenário,

**Deputado ENIO VERRI**

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR\_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Enio Verri)**

Altera o PL 3364/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD207686550900, nesta ordem:

- 1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.





## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, e dá outras providências.

### EMENDA

Suprima-se o inciso I do art. 2º do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.364, de 2020.

### JUSTIFICATIVA

A presente Emenda tem por objetivo suprimir a exigência de que a revisão dos contratos contemple o acréscimo de receita. Afinal, no período de pandemia, tal requisito inviabiliza a adesão ao programa, já que houve a redução da demanda pelo serviço de transporte público devido ao isolamento social.

Sala das Sessões, em        de agosto de 2020.

**DEPUTADO ALEXANDRE LEITE**  
(DEM/SP)





## Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Alexandre Leite)

Suprime o inciso I do art. 2º do  
Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.364, de  
2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD207006490000, nesta ordem:

- 1 Dep. Alexandre Leite (DEM/SP)
- 2 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB
- 3 Dep. Luis Miranda (DEM/DF) - VICE-LÍDER do DEM
- 4 Dep. Coronel Tadeu (PSL/SP)
- 5 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(P\_7693)
- 6 Dep. Wellington Roberto (PL/PB) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD,  
SOLIDARIEDADE, PROS, PTB, AVANTE

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, e dá outras providências.

#### EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se ao art. 3º do Substitutivo apresentado ao projeto de lei nº 3.364/2020 o seguinte inciso V, renumerando-se o atual inciso V para VI

“Art. 3º.....

.....

V – garantia de substituição da frota de transporte público coletivo de passageiros movida a combustão por veículos elétricos até o ano de 2030.

.....

#### JUSTIFICAÇÃO

O desenvolvimento econômico deve caminhar de mãos dadas com a sustentabilidade, pautando-se sempre nos objetivos internacionais conformadores de projetos de médio ou longo prazo.

As discussões sobre o enfrentamento dos desafios climáticos vêm ocorrendo ao mesmo tempo em que sentimos os seus efeitos. O Brasil, por sua vez, tem a especial missão de preservar a maior biodiversidade do planeta e, nesse sentido, a adoção de novas tecnologias, como transporte coletivo elétrico é essencial para reduzir os impactos à saúde pública e ao meio ambiente.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

De acordo com a plataforma de indicadores de mobilidade urbana do ITDP Brasil, o transporte coletivo é responsável por 40% das viagens realizadas nas regiões metropolitanas brasileiras, e o ônibus é o modo de transporte mais utilizado pela população. O uso de motores movidos a combustíveis fósseis nas frotas de ônibus é a principal razão para o aumento de doenças relacionadas à poluição do ar. Em vista do tamanho das partículas emitidas durante a combustão, elas são mais perigosas do que as emitidas pelos veículos individuais motorizados. Segundo a Organização Mundial da Saúde, [a poluição atmosférica foi a principal causa de óbitos no país em 2016](#).

Muitos países da União Europeia, por exemplo, já demonstraram seu interesse em banir veículos à combustão até o ano de 2030. No Brasil, a discussão sobre o tema vem crescendo e diversas cidades têm realizado testes com ônibus elétricos, como São Paulo, Campinas, Curitiba, Salvador e Brasília. Apesar do período de testes da tecnologia através de projetos-piloto ser importante, o tamanho e a quantidade de veículos utilizadas no momento de análise nem sempre é suficiente para entender todos os benefícios que os ônibus elétricos trazem para a população.

Assim, como forma de adequar o Brasil a uma nova realidade mundial e aos padrões internacionais de mobilidade urbana e ainda reduzir os impactos ao meio ambiente e à saúde da população, apresento essa emenda ao substitutivo de plenário.

Conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação desta medida.

Sala das Sessões, em                      de agosto de 2020.

Deputado **Roman**  
PATRIOTA/PR





## Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Roman)

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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, e dá outras providências.

Assinaram eletronicamente o documento CD204765360500, nesta ordem:

- 1 Dep. Roman (PATRIOTA/PR)
- 2 Dep. Joaquim Passarinho (PSD/PA) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, PROS, PTB, AVANTE

## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Apresentação: 11/08/2020 20:22 - PLEN  
EMP 57 => PL 3364/2020

EMP n.57/0

### EMENDA DE PLENÁRIO

**Dê-se ao inciso I do § 1º do art.7º do Projeto de Lei nº 3.364, de 2020, a seguinte redação:**

“Art. 7º .....  
§ 1º .....  
I – o Distrito Federal e os municípios a ele limítrofes;  
.....”

### JUSTIFICAÇÃO

Propõe-se que os recursos transferidos pela União para garantir a continuidade dos serviços de transporte coletivo urbano afetados pela pandemia da Covid-19 sejam distribuídos, além do DF, dos municípios capitais estaduais ou acima de 200 mil habitantes, e das regiões metropolitanas, também aos municípios do entorno do DF, que, embora não façam parte de uma região metropolitana formalmente constituída, compartilham com esse ente uma dinâmica própria desse tipo de agrupamento urbano, que inclui deslocamentos diários e regulares de parte relevante da população para o exercício de atividades laborais e o uso de equipamentos públicos.

Nesse sentido, propomos a presente emenda com vistas a fazer justiça aos segmentos populacionais que se utilizam dos serviços de transporte coletivo urbano na região do Entorno do Distrito Federal.

Sala das Sessões, em 11 de agosto de 2020.

Documento eletrônico assinado por Erika Kokay (PT/DF), através do ponto SDR\_56407, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



**Deputada ERIKA KOKAY – PT/DF**

Apresentação: 11/08/2020 20:22 - PLEN  
EMP 57 => PL 3364/2020

**EMP n.57/0**

Documento eletrônico assinado por Erika Kokay (PT/DF), através do ponto SDR\_56407, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

\* C D 2 0 1 8 4 2 9 4 3 5 0 0 \*



## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Erika Kokay)**

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários

Assinaram eletronicamente o documento CD201842943500, nesta ordem:

- 1 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
- 2 Dep. Frei Anastacio Ribeiro (PT/PB)
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 5 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



## PROJETO DE LEI Nº 3364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

### EMENDA DE PLENÁRIO

O Projeto de Lei 3364, de 2020, passa a vigorar acrescido dos seguintes dispositivos:

Art. 10. O usufruto dos benefícios fiscais do Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – Remetup pelas empresas de transporte rodoviário coletivo de passageiros fica condicionado ao cumprimento de medidas com vistas a assegurar direitos e garantir proteção de motoristas, cobradores e usuários no interior dos veículos e em áreas externas, enquanto perdurarem os efeitos da Covid-19.

Art. 11. Durante o período referido no caput, fica assegurado aos motoristas e cobradores afastados do trabalho por licença médica em decorrência de infecção por Covid-19:

I- a totalidade da remuneração percebida antes da licença através de verbas salariais, como adicionais de insalubridade ou periculosidade e noturno, dentre outros;

II- as verbas não salariais, como auxílio-alimentação, dentre outros; e

III- as remunerações extraordinárias percebidas no momento do afastamento, como horas extras, serviço voluntário remunerado, abono, ajuda de custo, etc.

Parágrafo único. Fica vedada a demissão pelo período de até um ano após o retorno da licença.

Art.12 Os trabalhadores afastados das funções laborais por serem do grupo de risco usufruirão dos mesmos direitos estabelecidos no artigo anterior.

Art. 13 Para o cumprimento desta lei, as empresas de que trata o §3º do artigo 1º deverão adotar as seguintes medidas:

I- instalação de barreiras físicas transparentes no interior dos veículos para a proteção dos motoristas e cobradores de ônibus;

II- disponibilização de EPI (equipamento de proteção individual) – luvas, máscaras faciais descartáveis ou artesanais e luvas a todos os trabalhadores;

III- Disponibilização de álcool gel 70% antisséptico no interior dos ônibus;

IV- Desinfecção dos veículos e terminais rodoviários;

V- Aferição diária da temperatura dos trabalhadores;

VI- Afixação de cartaz em local visível no interior dos veículos e nos terminais rodoviários para informar aos passageiros sobre a obrigatoriedade e a importância do uso de máscara e da adoção das demais medidas de proteção contra a Covid-19.

Art. 14. O material utilizado para instalação da barreira de proteção de que trata o artigo anterior deverá estar em conformidade com as normas técnicas do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia- Inmetro de modo a garantir a segurança no ambiente de trabalho, a saúde e integridade física dos trabalhadores e dos usuários do serviço prestado pelo concessionário.

Art. 15 O prazo para instalação do equipamento de proteção será de, no máximo, 10 (dez) dias, contado da publicação desta lei.

Art. 16 Para assegurar o cumprimento das medidas previstas nesta lei, das normas regulamentares e legais pertinentes, e a adequação na prestação do serviço, o poder concedente poderá intervir na concessão.

Art. 17 É dever da concessionária executar o serviço concedido e adotar as medidas de proteção dos trabalhadores e de prevenção contra a infecção do novo coronavírus, sujeitando-se à incidência do crime de infração de medida sanitária preventiva de que trata o art. 268 do Código Penal.

Art. 18 O descumprimento do disposto nesta lei sujeitará o concessionário às penalidades definidas em ato próprio do ente federado responsável pela fiscalização do serviço ou da atividade sem prejuízo de outras sanções cabíveis.” (NR)

## JUSTIFICAÇÃO

Infelizmente, a grave crise sanitária representada pela doença Covid-19, que ameaça a saúde e a vida de bilhões de pessoas no mundo inteiro, traz para os(as) trabalhadores(as) brasileiros um grande desafio. Para muitos, que não podem deixar suas funções e se isolar, a doença é uma ameaça ainda mais presente.

Essenciais na sociedade, os trabalhadores do transporte coletivo estão superexpostos à pandemia do novo coronavírus em todo o Brasil. Para os funcionários das empresas, os riscos existem principalmente devido às quase sempre inevitáveis aglomerações que se formam no interior dos veículos, o que contribui sobremaneira para facilitar a propagação do vírus letal, o que torna imprescindível que o Estado assegure a esses(as) trabalhadores(as) a tutela jurídica correspondente, a fim de garantir-lhes condições mínimas para que continuem prestando o serviço.

São profissionais que se expõem cotidianamente aos riscos de infecção pela pandemia e, não raro, são submetidos à falta de insumos e de estrutura para o desempenho de suas atribuições. A proximidade física e o contato que mantêm com outras pessoas tornam a profissão uma das mais suscetíveis à infecção. Segundo estudo realizado por pesquisadores do Instituto Alberto Luiz Coimbra da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Coppe/UFRJ), dentre todas as profissões relacionadas a transporte, os rodoviários tiveram vulnerabilidade de 70% ou mais, em uma probabilidade bem alta de contrair a doença.

Neste sentido, torna-se fundamental que o Estado assegure plena proteção a esses trabalhadores, mesmo sendo algo temporário, dando-se também especial atenção aos que estão no grupo de risco, que possuem uma probabilidade maior de virem a óbito.

Assim, e visando contribuir com o alcance do Projeto de Lei 3364/2020, esta proposição sugere dispositivos para garantir maior segurança no ambiente de trabalho, a saúde e integridade física dos trabalhadores e dos usuários do serviço prestado pelo concessionário. Para isso, propomos a instalação de barreiras no interior dos ônibus para evitar a transmissão da Covid-19 para os trabalhadores e usuários do transporte. Também dispõe sobre o pagamento das gratificações devidas aos motoristas e cobradores que tenham sido afastados do trabalho em decorrência de infecção por Covid-19.

Por fim, sujeita o infrator das disposições legais à incidência do crime de infração de medida sanitária preventiva conforme dispõe o artigo 268 do Código de Processo Penal.

Face ao exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares para a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões, em 11 de agosto de 2020.

Deputada **ERIKA KOKAY – PT/DF**

Apresentação: 11/08/2020 21:11 - PLEN  
EMP 58 => PL 3364/2020

**EMP n.58/0**

Documento eletrônico assinado por Erika Kokay (PT/DF), através do ponto SDR\_56407, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





## Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Erika Kokay)

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Assinaram eletronicamente o documento CD209883287000, nesta ordem:

- 1 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
- 2 Dep. Frei Anastacio Ribeiro (PT/PB)
- 3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)
- 5 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



## PROJETO DE LEI Nº 3.364, DE 2020

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 e reequilibrar os contratos impactados pelos efeitos da Covid-19, e dá outras providências.

### EMENDA

Dê-se ao art. 3º do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.364, de 2020, a seguinte redação:

“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, **preferencialmente**, na seguinte ordem, **sem prejuízo do disposto em normas legais vigentes dos respectivos entes**:

### JUSTIFICATIVA

A presente Emenda tem por objetivo possibilitar a adesão de entes que remuneram as empresas prestadoras de serviços de transporte público urbano e semiurbano conforme a prestação do serviço, de modo dissociado da política tarifária. Por isso, permite a adaptação da ordem de alocação dos recursos e assegura a observância da legislação local vigente no momento de entrada em vigor desta Lei.

Sala das Sessões, em        de agosto de 2020.

**DEPUTADO ALEXANDRE LEITE**  
(DEM/SP)





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Alexandre Leite)**

Dá nova redação ao art. 3º do  
Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.364, de  
2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD206006217100, nesta ordem:

- 1 Dep. Alexandre Leite (DEM/SP)
- 2 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB
- 3 Dep. Luis Miranda (DEM/DF) - VICE-LÍDER do DEM
- 4 Dep. Coronel Tadeu (PSL/SP)
- 5 Dep. Baleia Rossi (MDB/SP) - LÍDER do MDB
- 6 Dep. Geninho Zuliani (DEM/SP)
- 7 Dep. Eduardo Cury (PSDB/SP)
- 8 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 9 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

DATA  
/ /2020

PROJETO DE LEI Nº 3.364, de 2020

AUTOR  
DEPUTADO AFONSO MOTTA

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 ( ) SUPRESSIVA 2 ( ) SUBSTITUTIVA 3 (X) MODIFICATIVA 4 ( ) ADITIVA 5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Dê-se aos artigos 1º e 7º do Substitutivo a seguinte redação:

“Art. 1º Serão repassados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios sede de capital estadual, integrantes de região metropolitana elegível ou com mais de **50.000 (cinquenta 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

.....”

“Art. 7º .....

§ 1º .....

I – .....

II – Municípios sede de capital estadual ou com mais de **50.000 (cinquenta mil)** habitantes, situados fora de região metropolitana;

III – regiões metropolitanas que incluam capital estadual ou pelo menos um Município com mais de 200.000 (duzentos mil) habitantes **e todos os Municípios integrantes de região metropolitana com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes.**

.....”

Apresentação: 18/08/2020 14:20 - PLEN  
EMP 60 => PL 3364/2020  
EMP n.60/0

Documento eletrônico assinado por Afonso Motta (PDT/RS), através do ponto SDR\_56490, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





### JUSTIFICATIVA

Entendemos ser altamente meritório o socorro às empresas de transporte coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros proposto no PL 3364/20. E ressalta-se que os recursos serão repassados às empresas mediante diversas contrapartidas, como, por exemplo, a adequação do nível de serviço que seja necessário para atender aos parâmetros sanitários vigentes durante o atual período de pandemia.

Entretanto, a seleção dos municípios fora de região metropolitana a partir do critério de população acima de 200.000 habitantes é prejudicial em muitas situações. Dessa forma, propomos que, para os municípios fora de região metropolitana, possam ser atendidos os municípios com população acima de 50.000 habitantes.

Por sua vez, as regiões metropolitanas que possuam pelo menos um município com população acima de 200.000 habitantes também poderão ser atendidas integralmente. Porém, os municípios com população acima de 50.000 habitantes integrantes de região metropolitana também poderão ter acesso ao auxílio federal.

Isso porque muitos dos municípios que pretendemos atender com esta Emenda possuem empresas de transporte coletivo igualmente em situação financeira crítica e que merecem o auxílio da Proposição em tela. Assim, consideramos que não seria adequado, por parte desta Casa Legislativa, não estender tal ajuda a esses municípios.

### ASSINATURA

Brasília, de agosto de 2020.



## Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Afonso Motta)

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Assinaram eletronicamente o documento CD202088080400, nesta ordem:

- 1 Dep. Afonso Motta (PDT/RS) - LÍDER do PDT
- 2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7693)
- 3 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB
- 4 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 5 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 6 Dep. Erika Kokay (PT/DF)

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

## PROJETO DE LEI 3.364, DE 2020

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários

### EMENDA MODIFICATIVA DE PLENÁRIO

(Do Sr. Deputado FELIPE RIGONI)

O Art. 1º do Substitutivo apresentado ao Projeto de Lei 3.364/2020, passa a ter a seguinte redação

Art. 1º Serão repassados aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios“ sede de capital estadual, integrantes de região metropolitana ou com mais de 150.000 (cento e cinquenta 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

.Sala das sessões, 18 de agosto de 2020

FELIPE RIGONI

PSB/ES



## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Felipe Rigoni)**

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.

Assinaram eletronicamente o documento CD200175539400, nesta ordem:

- 1 Dep. Felipe Rigoni (PSB/ES)
- 2 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 4 Dep. Fernanda Melchionna (PSOL/RS) - LÍDER do PSOL      \*-(P\_119782)
- 5 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(p\_7204)

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.



IAIRA DOS DEPUTADOS

## PROJETO DE LEI Nº 3364/2020

### EMENDA DE PLENÁRIO Nº (Do Sr. CARLOS SAMPAIO)

Apresentação: 18/08/2020 18:45 - PLEN  
EMP 62 => PL 3364/2020

EMP n.62/0

Altera a redação do § 2º do Art. 1º do Substitutivo, a fim de permitir a aplicação dos recursos em sociedades de economia mista.

Dê-se ao §2º do Art. 1º do Substitutivo, a seguinte redação:

“Art. 1º .....  
.....

§ 2º A aplicação dos recursos a que se refere o *caput* em empresas públicas e sociedade de economia mista somente será permitida em eventuais Parcerias Público-Privadas ou concessões patrocinadas vinculadas a essas empresas, ou naquela que realizem diretamente o serviço de transporte público coletivo de passageiros, proporcionalmente ao número de passageiros transportados no respectivo ente, devendo ser direcionada exclusivamente aos fins previstos nesta Lei.” (NR)

### JUSTIFICATIVA

As empresas prestadoras de serviços de transporte público urbano e semiurbano por meio de metrô, em face do alto custo de implantação e investimento, são em sua maioria Sociedades de Economia Mista, onde o ente público detém, muitas vezes a maioria do capital com direito à voto. Essas empresas

Documento eletrônico assinado por Carlos Sampaio (PSDB/SP), através do ponto SDR\_56338, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





**CIARA DOS DEPUTADOS**

também estão passando por um momento de grave redução de receita que vem inviabilizando as suas operações.

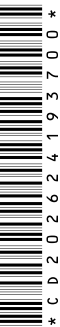
Sala das Sessões, 18 de agosto de 2020.

CARLOS SAMPAIO  
Deputado Federal / SP  
Líder do PSDB

Apresentação: 18/08/2020 18:45 - PLEN  
EMP 62 => PL 3364/2020

EMP n.62/0

Documento eletrônico assinado por Carlos Sampaio (PSDB/SP), através do ponto SDR\_56338, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Carlos Sampaio)**

Altera a redação do § 2º do Art.  
1º do Substitutivo, a fim de permitir a  
aplicação dos recursos em sociedades de  
economia mista.

Assinaram eletronicamente o documento CD202624193700, nesta ordem:

- 1 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB
- 2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 3 Dep. Luis Miranda (DEM/DF) - VICE-LÍDER do DEM
- 4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT



IAIRA DOS DEPUTADOS

## PROJETO DE LEI Nº 3364/2020

### EMENDA DE PLENÁRIO Nº (Do Sr. CARLOS SAMPAIO)

Apresentação: 18/08/2020 18:47 - PLEN  
EMP 63 => PL 3364/2020

EMP n.63/0

Altera a redação do § 2º do Art. 1º do Substitutivo, a fim de permitir a aplicação dos recursos em sociedades de economia mista.

Dê-se ao §2º do Art. 1º do Substitutivo, a seguinte redação:

“Art. 1º .....  
.....

§ 2º A aplicação dos recursos a que se refere o *caput* em empresas públicas e sociedade de economia mista somente será permitida em eventuais Parcerias Público-Privadas ou concessões patrocinadas vinculadas a essas empresas, ou naquela que realizem diretamente o serviço de transporte público coletivo de passageiros, inclusive sobre trilhos, proporcionalmente ao número de passageiros transportados no respectivo ente, devendo ser direcionada exclusivamente aos fins previstos nesta Lei.” (NR)

### JUSTIFICATIVA

As empresas prestadoras de serviços de transporte público urbano e semiurbano por meio de metrô, em face do alto custo de implantação e investimento, são em sua maioria Sociedades de Economia Mista, onde o ente público detém, muitas vezes a maioria do capital com direito à voto. Essas empresas

Documento eletrônico assinado por Carlos Sampaio (PSDB/SP), através do ponto SDR\_56338, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.







**CIARA DOS DEPUTADOS**

também estão passando por um momento de grave redução de receita que vem inviabilizando as suas operações.

Sala das Sessões, 18 de agosto de 2020.

CARLOS SAMPAIO  
Deputado Federal / SP  
Líder do PSDB

Apresentação: 18/08/2020 18:47 - PLEN  
EMP 63 => PL 3364/2020

EMP n.63/0

Documento eletrônico assinado por Carlos Sampaio (PSDB/SP), através do ponto SDR\_56338, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





## Emenda de Plenário a Projeto com Urgência (Do Sr. Carlos Sampaio)

Altera a redação do § 2º do Art.  
1º do Substitutivo, a fim de permitir a  
aplicação dos recursos em sociedades de  
economia mista.

Assinaram eletronicamente o documento CD201693338200, nesta ordem:

- 1 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB
- 2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT



## **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.

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.





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





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. ....





**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

Apresentação: 18/08/2020 19:25 - PLEN  
PEP 1 => PL 3364/2020

PEP n.1/0

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.

