

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

(Do Sr. JERÔNIMO GOERGEN)

Institui o Programa de Modernização do Transporte Coletivo Rodoviário - PRO-ÔNIBUS.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituído o Programa de Modernização do Transporte Coletivo Rodoviário – PRO-ÔNIBUS, com os objetivos de:

I – promover a recuperação econômica e a conformidade tributária das empresas de transporte público coletivo rodoviário;

II – ampliar a qualidade e a oferta de serviços de transporte coletivo;

III – viabilizar à população mais carente o acesso aos serviços de mobilidade urbana; e

IV – promover práticas sustentáveis e a redução da emissão de dióxido de carbono.

Art. 2º O PRO-ÔNIBUS de que trata o *caput* compreende:

I – a regularização dos débitos tributários e não tributários com a União Federal;

II – a concessão de passagem social;

III – o estímulo à realização de investimentos na renovação da frota de ônibus; e

VI – a concessão de estímulos tributários destinados a ampliar à utilização de ônibus elétricos.



§ 1º Poderão aderir ao PRO-ÔNIBUS as pessoas jurídicas de direito privado permissionárias e concessionárias de transporte público coletivo rodoviário.

§ 2º O PRO-ÔNIBUS será implementado por meio da aprovação de plano de recuperação tributária e da concessão de moratória e parcelamento de débitos tributários federais, nos termos dos arts. 152 a 155-A da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, em benefício das entidades de que trata o § 1º.

Art. 3º A concessão da moratória e do parcelamento de que trata o § 2º do art. 2º é condicionada à apresentação dos seguintes documentos por parte do beneficiário:

- I - requerimento com a fundamentação do pedido;
- II - estatutos sociais e atos de designação e responsabilidade de seus gestores;
- III - demonstrações financeiras e contábeis, nos termos da legislação aplicável;
- IV - parecer de empresa de auditoria independente sobre as demonstrações financeiras e contábeis;
- V - plano de recuperação econômica e tributária em relação a todas as dívidas vencidas até data da publicação desta Lei;
- VI – plano de renovação da frota; e
- VII - demonstração do alcance da capacidade de autofinanciamento ao longo do PRO-ÔNIBUS, atestada por empresa de auditoria independente, considerando eventual uso da prerrogativa disposta no art. 8º.

Art. 4º A manutenção do beneficiário no PRO-ÔNIBUS é condicionada ao cumprimento dos seguintes requisitos, sob pena de sua revogação:

- I - regular recolhimento espontâneo dos tributos federais não contemplados no requerimento da moratória;



II - integral cumprimento do plano de recuperação econômica e tributária; e

III - demonstração periódica da capacidade de autofinanciamento, da renovação da frota de veículos e da melhoria da gestão da PRO-ÔNIBUS, considerando a sustentabilidade do uso da prerrogativa disposta no art. 8º, nos termos estabelecidos pelo Poder Executivo.

Art. 5º O plano de recuperação econômica e tributária deverá indicar, detalhadamente:

I - a projeção da receita bruta mensal e os respectivos fluxos de caixa até o mês do vencimento da última parcela do parcelamento de que trata o art. 6º;

II - a relação de todas as dívidas tributárias objeto do requerimento de moratória;

III - a relação de todas as demais dívidas; e

IV - a proposta de uso da prerrogativa disposta no art. 8º e sua viabilidade, tendo em vista a capacidade de autofinanciamento.

Art. 6º Os débitos discriminados no requerimento serão consolidados na data do requerimento e poderão ser pagos em até 180 (cento e oitenta) prestações mensais e sucessivas, com redução de 80% (oitenta por cento) das multas de mora, de ofício ou isoladas, a partir do 13º mês subsequente à concessão da moratória.

Parágrafo único. Cada prestação do parcelamento será calculada observando-se os seguintes percentuais mínimos aplicados sobre o valor da dívida consolidada, acrescidos de juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (Selic) para títulos federais, acumulada mensalmente, calculados a partir do mês subsequente ao fim do prazo da moratória até o mês anterior ao do pagamento, e de 1% (um por cento) relativamente ao mês em que o pagamento estiver sendo efetuado:

I - da 1ª a 12ª prestação: 0,104% (cento e quatro milésimos por cento);



II - da 13^a a 24^a prestação: 0,208% (duzentos e oito milésimos por cento);

III - da 25^a a 36^a prestação: 0,313% (trezentos e treze milésimos por cento);

IV - da 37^a a 48^a prestação: 0,417% (quatrocentos e dezessete milésimos por cento);

V - da 49^a a 60^a prestação: 0,521% (quinhentos e vinte e um milésimos por cento);

VI - da 61^a a 72^a prestação: 0,625% (seiscentos e vinte e cinco milésimos por cento);

VII - da 73^a a 84^a prestação: 0,729% (setecentos e vinte e nove milésimos por cento);

VIII - da 85^a a 144^a prestação: 0,833% (oitocentos e trinta e três milésimos por cento);

IX - da 145^a a 156^a prestação: 0,625% (seiscentos e vinte e cinco milésimos por cento);

X - da 157^a a 168^a prestação: 0,417% (quatrocentos e dezessete milésimos por cento);

XI - da 169^a a 179^a prestação: 0,208% (duzentos e oito milésimos por cento); e

XII - a 180^a prestação: o saldo devedor remanescente.

Art. 7º Poderão ser incluídos no PRO-ÔNIBUS os débitos de natureza tributária e não tributária, inscritos ou não em dívida ativa, administrados pela Receita Federal do Brasil (RFB) ou pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), vencidos até a data da publicação desta Lei, inclusive aqueles objeto de parcelamentos anteriores rescindidos ou ativos, em discussão administrativa ou judicial, ou provenientes de lançamento de ofício efetuado após a publicação desta Lei, desde que o requerimento seja realizado no prazo estabelecido no art. 9º.



Art. 8º É facultado o pagamento de até 90% (noventa por cento) do valor das prestações mensais de que trata o art. 6º mediante a utilização de certificados emitidos pela União Federal em contrapartida à parcela das passagens sociais concedidas pelas beneficiárias do PRO-ÔNIBUS que superem os quantitativos de que trata o inciso V do art. 14 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, observados os limites e condições definidos em regulamento.

§ 1º O valor do certificado será mensalmente apurado e corresponderá ao total das passagens sociais concedidas no mês imediatamente anterior, até o limite de 15% (quinze por cento) do faturamento decorrente das atividades objeto de concessão ou permissão.

§ 2º O valor mensal da prestação não liquidada com o certificado deverá ser liquidado em moeda corrente.

§ 3º O certificado de que trata o *caput*, que não poderá ser transferido para terceiros, terá sua característica definida em ato do Poder Executivo, não podendo ser utilizado para outra finalidade que não seja a liquidação de parcela das prestações de que trata o art. 6º.

§ 4º Nos casos em que o valor do certificado exceder ao percentual máximo estabelecido no *caput*, as beneficiárias poderão utilizar o saldo remanescente para pagamento das prestações vincendas, desde que respeitado o pagamento mínimo em moeda corrente.

Art. 9º O requerimento de moratória deverá ser apresentado no prazo de 120 dias da data publicação desta Lei, na forma definida em regulamento, acompanhado de todos os documentos referidos nos arts. 3º e 5º, que comporão processo administrativo específico.

Parágrafo único. O requerimento de moratória constitui:

I - a confissão irrevogável e irretratável dos débitos em nome do sujeito passivo, na condição de contribuinte ou responsável, e por ele indicados no requerimento, nos termos dos arts. 389 e 395 da Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015 (Código de Processo Civil); e



II - a aceitação plena e irretratável pelo sujeito passivo, na condição de contribuinte ou responsável, das condições estabelecidas nesta Lei.

Art. 10. O órgão do Poder Executivo designado em regulamento proferirá, no prazo de 30 (trinta) dias da apresentação do requerimento, devidamente instruído, ou de sua adequada complementação, despacho fundamentado acerca do deferimento ou indeferimento do pedido.

§ 1º Será considerado automaticamente deferido, sob condição resolutiva, o requerimento de moratória quando, decorrido o prazo de que trata o *caput*, o órgão de que trata o *caput* não se tenha pronunciado.

§ 2º O requerente poderá, no prazo de 30 (trinta) dias da ciência do indeferimento, apresentar manifestação de inconformidade, em instância única, inclusive apresentando complementação de documentos, se for o caso.

Art. 11. Deferido o pedido e havendo opção pelo uso da prerrogativa disposta no art. 8º, a beneficiária deverá disponibilizar as passagens sociais, na forma do regulamento.

Art. 12. O indeferimento do plano de recuperação econômica e tributária, a exclusão do PRO-ÔNIBUS ou a rescisão do parcelamento implicarão o restabelecimento das multas de que trata o art. 6º sobre o saldo devedor.

Art. 13. Aplicam-se aos parcelamentos de que trata esta Lei o disposto:

I - no *caput* e nos §§ 2º e 3º do art. 11, no art. 12, bem como no *caput* e no inciso IX do art. 14 da Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002; e

II – nos artigos 4º a 7º, 9º e 10º da Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017, no que for cabível.

Parágrafo único. Aos parcelamentos de que trata esta Lei não se aplica o disposto no:

I - § 1º do art. 3º da Lei nº 9.964, de 10 de abril de 2000;



II - § 10 do art. 1º da Lei nº 10.684, de 30 de maio de 2003; e.

III - inciso III do § 3º do art. 1º da Medida Provisória nº 766, de 4 de janeiro de 2017.

Art. 14. Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI os veículos equipados unicamente com motor elétrico para propulsão, classificados nos códigos 8702.40.10 e 8702.40.90 Ex 02 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados.

§ 1º Fica suspensa a exigência do IPI incidente sobre a saída do estabelecimento industrial dos componentes, chassis, carrocerias, baterias e demais acessórios, partes e peças a serem empregados ou incorporados nos veículos de que trata o caput.

§ 2º A suspensão de que trata o § 1º, após o emprego ou incorporação dos acessórios, partes e peças na fabricação dos veículos de que trata o *caput*, converte-se em isenção.

§ 3º Na hipótese de não se efetuar o emprego ou a incorporação de que trata o § 2º, a pessoa jurídica fica obrigada a recolher os tributos não pagos em função da suspensão de que trata o § 1º, acrescidos de juros e multa, de mora ou de ofício, na forma da Lei, contados a partir da data de aquisição.

Art. 15. O art. 1º da Lei nº 10.485, de 3 de julho de 2002, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

“Art. 1º

§ 4º A alíquota das contribuições de que trata este artigo fica reduzida a zero no caso da venda de veículos fabricados no país, equipados unicamente com motor elétrico para propulsão, classificados nos códigos 8702.40.10 e 8702.40.90 Ex 02 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados.

§ 5º Fica suspensa a exigência das contribuições de que trata este artigo nas vendas no mercado interno dos componentes, chassis, carrocerias, baterias e demais acessórios, partes e peças a serem empregados ou incorporados nos veículos de que trata o § 4º.



§ 6º A suspensão de que trata o § 5º, após o emprego ou incorporação dos acessórios, partes e peças na fabricação dos veículos de que trata o § 4º, converte-se em alíquota 0 (zero).

§ 7º Na hipótese de não se efetuar o emprego ou a incorporação de que trata o § 6º, a pessoa jurídica fica obrigada a recolher os tributos não pagos em função da suspensão de que trata o § 5º, acrescidos de juros e multa, de mora ou de ofício, na forma da Lei, contados a partir da data da aquisição.” (NR)

Art. 16. Acrescente-se o inciso V ao art. 14 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 14

V – passagem social, sob a forma de isenção de pagamento, aos cidadãos inscritos no Programa Auxílio Brasil, nos termos da Lei nº 14.284, de 29 de dezembro de 2021, observados os quantitativos e condições definidos em regulamento.

.....” (NR)

Art. 17. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A pandemia de COVID-19 gerou impactos severos sobre toda a economia, afetando, contudo, de forma especial as empresas do setor de transporte, em decorrência da significativa redução do fluxo de movimentação de pessoas durante esse período.

Nesse contexto, apresentamos este projeto de lei, o qual institui o Programa de Modernização do Transporte Coletivo Rodoviário - PRO-ÔNIBUS, com os propósitos de promover a recuperação econômica e a conformidade tributária das empresas de transporte público coletivo rodoviário e de ampliar a qualidade e a oferta de serviços de transporte coletivo, com enfoque sobre a população mais carente.

Note-se que o atual modelo de transporte coletivo no Brasil aparece como um problema social, ao aplicar altos valores e disponibilizar um serviço pouco eficiente. A Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios



Contínua (PnadC), feita pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE em 2020, e divulgada em novembro de 2021, mostrou que 50% da população brasileira viviam mensalmente com R\$ 453, pouco mais que um terço do salário mínimo. Dessa forma, repensar estratégias para incluir essa considerável percentagem de nossa população no planejamento da mobilidade urbana é essencial para a inserção e a justiça sociais das pessoas em situação de vulnerabilidade social.

O Programa Auxílio Brasil integra em um só programa várias políticas públicas de assistência social, saúde, educação, emprego e renda. Constitui uma etapa do processo gradual e progressivo de implementação da universalização da renda básica de cidadania. O novo programa social de transferência direta e indireta de renda é destinado às famílias em situação de pobreza e de extrema pobreza em todo o país. Além de garantir uma renda básica a essas famílias, o programa busca simplificar a cesta de benefícios e estimular a emancipação dessas famílias para que alcancem autonomia e superem situações de vulnerabilidade social.

O Programa Auxílio Brasil chega em janeiro de 2022 a um patamar inédito no país. O Governo Federal, por meio do Ministério da Cidadania, incluiu três milhões de novas famílias na folha de pagamento e zerou a fila de elegíveis de 2021, passando a atender um total de 17,5 milhões de famílias e alcançando, assim, o maior número de beneficiários da história dos programas de transferência de renda.

Sendo assim, nada mais justo a concessão de passagem social, sob a forma de isenção de pagamento aos cidadãos inscritos no Programa Auxílio Brasil.

Por tais razões, apresentamos este projeto de lei, o qual institui a passagem social, de acordo com os quantitativos definidos pelo Poder Executivo. Ademais, com inspiração na Lei nº 12.688/2012, o projeto cria programa de parcelamento dos débitos das concessionárias e permissionárias do transporte coletivo rodoviário com a União Federal, possibilitando, outrossim, que parte dessa dívida dessas empresas seja abatida por meio da



concessão de parcelas adicionais da passagem social, nos termos do regulamento.

Trata-se, a nosso ver de solução que combina os princípios constitucionais da proteção à livre iniciativa e do direito ao transporte, colaborando para a produção de emprego e renda e para o bem-estar da população.

Por fim, nosso projeto desonera do imposto sobre produtos industrializados (IPI), da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) e da Contribuição para o PIS/PASEP os ônibus elétricos, como forma de estimular a renovação da frota das empresas beneficiárias do programa e, ao mesmo tempo, de promover no setor de transporte práticas sustentáveis que colaborem para a redução da emissão de dióxido de carbono.

Nesse sentido, cumpre apontar que o art. 225 da Constituição Federal e o art. 4º da Lei nº 6.938/1981 positivam em nosso ordenamento os princípios do protetor-recebedor e do desenvolvimento sustentável, dos quais decorre que os ônus decorrentes das práticas sustentáveis devem ser absorvidos pela sociedade, inclusive sob a forma de estímulos tributários.

Em complemento, o art. 1º, IV, VIII e XVII, da Lei nº 9.478/1998 elenca entre os princípios e objetivos da política energética nacional o aproveitamento racional das fontes energéticas, inclusive por meio do estímulo à energia renovável, o que torna conveniente e oportuno o estímulo à substituição dos ônibus movidos a energia produzida a partir de combustíveis fósseis por ônibus elétricos.

Diante do impacto positivo das medidas propostas, solicitamos o apoio de nossos nobres Pares para a aprovação e o aprimoramento desta relevante proposição.

Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229965154400>



2022-194

11

Apresentação: 09/03/2022 16:31 - Mesa

PL n.507/2022



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229965154400>

