

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 1.927, DE 2003 - DESONERAÇÃO TRIBUTÁRIA DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 1.927, DE 2003

(Aposos os Projetos de Lei nº 5.311, de 2005; 424 e 785, de 2007)

Acrescenta dispositivo à Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, para isentar as empresas de transporte coletivo urbano municipal e Transporte Coletivo Urbano Alternativo da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - CIDE.

Autor: Deputado Fernando de Fabinho.

Relator: Deputado Carlos Zarattini.

I - RELATÓRIO

Em 12 de agosto de 2009 trouxe a esta Comissão Especial o meu parecer, acompanhado de Substitutivo ao qual, no prazo do Regimento, foram propostas trinta e quatro emendas, relacionadas no quadro a seguir:

Nº	AUTOR	DESCRIÇÃO
1	Dep. Luiz Carlos Hauly	Acrescenta artigo determinando ao IBGE a realização de pesquisas para levantar o número de passageiros que utilizam transporte urbano em cidades acima de 50 mil habitantes.
2	Dep. Ângela Amin.	Altera a base de cálculo dos benefícios concedidos para o total das receitas tarifárias.
3	Dep. Ângela Amin.	Altera o Substitutivo em diversos pontos, para abranger todos os serviços de transporte coletivo público, urbanos e de características semelhantes, inclusive interestadual.
4	Dep. Jackson Barreto	Reduz as alíquotas das contribuições sobre faturamento para o INSS e o SAT, para 2,5% e 0,1%, respectivamente.

Nº	AUTOR	DESCRIÇÃO
5	Dep. Chico da Princesa	Altera o § 1º do art. 2º, para flexibilizar a exigência de implantação de regime de bilhete único.
6	Dep. José Chaves	Altera o art. 1º, § 2º, II, para reafirmar a aplicação do regime especial ao transporte metropolitano.
7	Dep. José Chaves	Altera o art. 1º, § 1º, para reafirmar a aplicação do regime especial ao transporte público coletivo de passageiros, urbano e metropolitano.
8	Dep. José Chaves	Altera o art. 2º, inciso II, “b”, 1, para reafirmar a aplicação do regime especial ao transporte metropolitano.
9	Dep. José Chaves	Altera o art. 7º, para remeter ao regulamento a definição do desconto sobre as tarifas de energia elétrica para tração de metrô, trens etc.
10	Dep. José Chaves	Altera o art. 5º, II, para reafirmar o papel dos órgãos locais de administração, na fiscalização do regime especial.
11	Dep. José Chaves	Altera o art. 3º, I, para reafirmar a aplicação do regime especial ao transporte público coletivo de passageiros, urbano e metropolitano.
12	Dep. José Chaves	Altera o art. 3º, III, “a”, para reafirmar a sua aplicação apenas ao transporte público (omite a referência a “veículos”, na redução de alíquotas de PIS/Cofins).
13	Dep. José Chaves	Cria opção ao regime de bilhete único, na forma de sistema de transporte estruturado e integrado. (Relacionado com as Emendas de nº 14, 15 e 20)
14	Dep. José Chaves	Altera a redação do conceito de “regime de bilhete único”. Erro material na indicação do dispositivo alterado. (Relacionado com as Emendas de nº 13, 15 e 20)
15	Dep. José Chaves	Altera a redação do <i>caput</i> do § 1º do art. 2º, para compatibilizá-la com as Emendas nº 13 e 14. (Relacionado com as Emendas de nº 13, 14 e 20)
16	Dep. José Chaves	Altera o § 2º do art. 2º, para permitir aos estados aderir ao regime especial, mesmo sem atenderem às condições especificadas.
17	Dep. José Chaves	Altera o art. 2º, II, para reafirmar a aplicação do regime especial ao transporte público coletivo de passageiros, urbano e metropolitano e mencionar expressamente as hipóteses de concessão por estados.
18	Dep. José Chaves	Altera o art. 2º, II, para reafirmar a aplicação do regime especial ao transporte público coletivo de passageiros, urbano e metropolitano.
19	Dep. José Chaves	Altera o art. 2º, I, “c”, para reafirmar a aplicação do regime especial ao transporte público coletivo de passageiros, urbano e metropolitano.
20	Dep. José Chaves	Altera o art. 2º, I, “a”, 2, para tratar do sistema de transporte estruturado e integrado. (Relacionado com as Emendas nº 13, 14 e 15)
21	Dep. José Chaves	Altera o art. 2º, I, “c”, para reafirmar a aplicação do regime especial ao transporte público coletivo de passageiros, urbano e metropolitano.
22	Dep. José Chaves	Idêntica à Emenda de nº 6.

Nº	AUTOR	DESCRIÇÃO
23	Dep. Vitor Penido	Altera a redação da Ementa e dos arts. 1º e 3º. Amplia o campo de alcance e o montante dos incentivos concedidos pelo regime especial. Elimina condições para aderir ao regime.
24	Dep. Mauro Lopes	Suprime condições para a adesão ao regime especial: obrigação de divulgação de dados das empresas, bilhete único, repasse das reduções às tarifas e restrições ao transporte interestadual e aos devedores do INSS.
25	Dep. Mauro Lopes	Mesmo objetivo da Emenda nº 4 (Contém omissão material de alíquota para o financiamento do SAT).
26	Dep. Arolde de Oliveira	Altera o art. 2º, ampliando o alcance do incentivo e eliminando algumas das condições para a adesão ao regime especial.
27	Dep. Eduardo Sciarra	Altera o art. 2º, ampliando o alcance do incentivo e eliminando condições para a adesão ao regime especial.
28	Dep. Eduardo Sciarra	Idêntica à Emenda nº 24.
29	Dep. Raimundo Gomes de Matos	Mesma finalidade da Emenda nº 23.
30	Dep. Francisco Praciano	Altera no art. 2º as exigências para a adesão ao regime especial pelas empresas prestadoras dos serviços. (Relacionada à Emenda nº 31)
31	Dep. Francisco Praciano	Altera no art. 2º as exigências para adesão ao regime especial pelos Estados, DF e Municípios. (Relacionada à Emenda nº 30).
32	Dep. Francisco Praciano	Suprime a exigência de implantação de bilhete único para a adesão ao regime especial (Relacionada à Emenda nº 31)
33	Dep. Fernando Chucre	Elimina a condição para redução de tributos, de que os combustíveis incentivados, além do óleo diesel e do gás veicular, sejam renováveis e não poluentes.
34	Dep. Fernando Chucre	Altera o § 1º do art. 1º, para assegurar expressamente a extensão dos benefícios do regime aos diversos modais de transporte público coletivo urbano e metropolitano: ônibus, metrô, trem, trem metropolitano e trolebus.

É o relatório do essencial.

II - PARECER ÀS EMENDAS

Cumpre-nos agora examinar essas Emendas, avaliando-as quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, quanto à compatibilidade e adequação financeira e orçamentária e quanto ao mérito.

DA CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA

A matéria insere-se na competência legislativa da União, cabendo ao Congresso Nacional sobre ela dispor, com sanção do Presidente da República (CF, art. 48). A iniciativa parlamentar é legítima (CF, art. 61), uma vez que o tema não se inscreve entre os reservados a outro poder.

Não se vislumbram, no particular, quaisquer restrições de natureza constitucional, jurídica ou de técnica legislativa nas emendas propostas, de maneira que o parecer é pela sua constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa.

DA COMPATIBILIDADE E ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA

Considera-se compatível a proposição que não conflite com o plano plurianual (PPA), com a lei de diretrizes orçamentárias (LDO), com o orçamento anual e com a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF - Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000). Adequada, a que a eles se ajuste ou esteja por eles abrangida. No caso de ampliação de incentivo ou benefício fiscal, o art. 14 da LRF determina que a proposição seja acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que se iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atenda ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma entre duas condições: (i) tenha sido a renúncia considerada na estimativa de receita da lei orçamentária e não afete as metas de resultados fiscais; ou (ii) apresentem-se medidas de compensação no período, pelo aumento de outras receitas.

As Emendas de nº 2, 4, 23, 25, 29 e 33 produzem, direta ou indiretamente, elevação do montante da renúncia de receitas federais. As de nº 2, 4 e 25, por reduzirem as alíquotas das contribuições para o INSS e o Seguro contra Acidentes do Trabalho. As demais, ao ampliarem os benefícios do REITUP, alcançando itens que não têm grande relevância nas planilhas de cálculo das tarifas – e que, portanto, não redundarão em redução efetiva dos custos, para o usuário. Como não foram atendidas as condições da legislação orçamentária e da

LRF para essa ampliação do gasto tributário, impõe-se, na espécie, o parecer pela sua inadequação e incompatibilidade financeira e orçamentária.

As demais emendas não promovem aumentos de despesa ou reduções de receitas do Orçamento da União, pelo que se deve concluir que não cabe pronunciamento desta Comissão quanto aos aspectos da compatibilidade e adequação financeira e orçamentária.

DO MÉRITO

A Emenda nº 1 foi aproveitada no Substitutivo, considerando-se a necessidade e conveniência de se ampliarem e aperfeiçoarem as bases de dados estatísticos a respeito da utilização de transportes públicos no País, como subsídio à elaboração de políticas públicas adequadas.

A Emenda de nº 2 pretende alterar a base de cálculo dos incentivos concedidos pelo Regime, para as receitas tarifárias, em lugar do faturamento. Trata-se de equívoco, do ponto de vista técnico, que acaba inclusive por reduzir o alcance dos benefícios oferecidos. Na sua parte final, altera também a base de cálculo da contribuição para a Seguridade Social e para o Seguro contra Acidentes do Trabalho (SAT), reduzindo-a. O parecer é, portanto, pela rejeição.

A Emenda de nº 3 foi aproveitada em essência, embora com redação diversa da proposta pela ilustre Deputada Ângela Amin, com a nova redação do inciso I do § 3º do art. 2º e com o § 4º inserido nesse mesmo artigo.

As Emendas de nº 4 e 25 podem provocar forte redução na arrecadação da Seguridade Social, com a diminuição das alíquotas propostas para a contribuição do INSS e do SAT, de 4,0% e 0,5% para 2,5% e 0,1%. A equiparação que se pretende fazer com a forma de arrecadação empregada no caso da agroindústria, não parece razoável, considerando que se trata de atividades econômicas bastante distintas, sem qualquer aspecto em comum que justifique atribuir-lhes tratamento fiscal equivalente. O parecer, nesse sentido, é pela rejeição.

Nada obstante, tendo em conta os elevados objetivos sociais que se pretende atingir com o REITUP, optou-se, no Substitutivo anexo, por uma fórmula de equilíbrio, com a fixação de alíquotas de 3%, para a contribuição previdenciária, e de 0,5%, para o SAT. Redução maior não parece conveniente, por que estaríamos desonerando o transporte público à custa do financiamento da Seguridade Social, que é um dos principais instrumentos de redistribuição de riqueza ao alcance do Estado.

As Emendas de nº 5 e 32 eliminam ou de alguma forma flexibilizam a exigência de implantação do regime de bilhete único, como condição para o acesso aos benefícios do regime especial. O bilhete único, porém, constitui um dos mais eficazes instrumentos de redução dos gastos dos usuários com transporte, especialmente os mais carentes. Sua implantação figura assim entre as condições essenciais para garantir que a desoneração tributária ora proposta efetivamente alcance os seus objetivos, motivo por que o parecer é pela rejeição das emendas.

As Emendas de nº 6, 7, 8, 10, 11, 17, 18, 19, 21, 22 e 34 trazem aperfeiçoamentos importantes para o texto do Substitutivo, reafirmando os objetivos do REITUP no que se refere à desoneração dos transportes coletivos urbano e **metropolitano**, nos vários modais disponíveis.

A Emenda de nº 9 acrescenta, no art. 7º do Substitutivo, os predicados “público” e “coletivo” ao transporte de passageiros; além disso, propõe atribuir ao regulamento a competência de fixar o percentual de desconto sobre a tarifa de energia elétrica consumida na tração de veículos como metrô, trens metropolitanos e trolebus. A primeira parte do dispositivo foi acatada no novo Substitutivo, tendo em vista trazer aperfeiçoamento de redação de conveniência evidente. Quanto à delegação normativa ao Poder Executivo, entende-se que apenas se justificaria se a matéria tivesse dinâmica ou complexidade técnica que exigissem grande flexibilidade. Trata-se, porém, apenas de fixar um percentual mínimo de desconto sobre a tarifa cheia, e a aprovação da emenda como proposta deixaria ao alvedrio do executivo federal, na prática, a própria implantação do desconto, e mesmo a sua eficácia. Desnecessária e inconveniente

nesse caso a delegação legislativa, a Emenda foi, portanto, aproveitada apenas em parte.

A Emenda de nº 12 foi também acatada parcialmente, no que se destina a reafirmar que os benefícios do REITUP se dirigem ao transporte público coletivo urbano e metropolitano de passageiros.

As Emendas de nº 13, 14, 15 e 20 compõem um mesmo conjunto de alterações no art. 2º do Substitutivo e se destinam a instituir alternativa ao sistema de bilhete único, para a admissão das áreas urbanas e metropolitanas ao Regime Especial, chamada de “sistema de transporte estruturado e integrado”. Como o sistema sugerido tem também características que favorecem o barateamento dos custos de transporte para o usuário, as Emendas foram acatadas.

A Emenda de nº 16 propõe estender aos Estados a possibilidade de aderir ao REITUP, mesmo que não atendidas as condições gerais. Além de incompatível com a lógica do modelo, que se dirige a zonas urbanas e metropolitanas, sua aprovação eliminaria a eficácia dos critérios que têm finalidade de garantir o efetivo repasse às tarifas dos benefícios fiscais instituídos. O parecer é, portanto, pela rejeição.

As Emendas de nº 23 e 26, ainda que por meio de mecanismos diferentes, estendem demasiadamente o alcance do Regime Especial. O principal fundamento ético e econômico do REITUP, com efeito, consiste no objetivo de reduzir tarifas em benefício do usuário. Ainda que meritórios os argumentos com que se defende a sua extensão a outros setores econômicos, ou a ampliação do universo de comunidades a ele admissíveis, o aumento indiscriminado da renúncia fiscal pode pôr em risco todo o trabalho até aqui realizado.

A Emenda de nº 23, contudo, contém dispositivos de redação que merecem acatamento. Por esse motivo, o parecer é pela sua aprovação parcial, e pela rejeição da Emenda de nº 26.

As Emendas de nº 24, 28, 29 e 33 eliminam ou flexibilizam em demasia algumas das condições estabelecidas para a adesão ao regime especial, essenciais no entanto para a sua eficácia, tais como, entre outras de igual importância: o repasse dos benefícios fiscais para as tarifas cobradas do usuário. A sua aprovação levaria ao completo desvirtuamento do modelo idealizado no Substitutivo. Por esse motivo o parecer é pela rejeição.

A Emenda nº 27 foi parcialmente acatada, no que amplia o alcance do REITUP para atender também Municípios que não estejam localizados em regiões metropolitanas ou regiões de desenvolvimento integrado.

As Emendas de nº 30 e 31 trazem um rearranjo dos requisitos e condições de adesão ao Regime Especial. Ao tempo em que eliminam ou flexibilizam alguns dos deveres impostos às empresas, como por exemplo a divulgação de dados jurídicos, contábeis e econômicos, acrescentam novos requisitos para os entes públicos – Estados e Municípios – tais como o controle eletrônico das passagens (nos Municípios com mais de 200 mil habitantes) e a instituição de “Conselhos de Transportes”, a quem incumbiria, entre outras atribuições, definir as tarifas.

Com exceção do dispositivo que prevê a criação do Conselho de Transportes, com participação de representantes da sociedade civil, essas mudanças não parecem trazer ganho significativo ao modelo, em relação às medidas já previstas no texto do Substitutivo, enquanto o seu acolhimento pode dificultar ou até mesmo inviabilizar a implementação dos benefícios, na prática, tendo em vista as novas imposições e exigências que deveriam ser atendidas pelos Municípios e regiões metropolitanas. Por esse motivo, o parecer é pela rejeição da Emenda nº 30 e pelo acolhimento parcial da Emenda de nº 31.

CONCLUSÃO

Pelos motivos acima expostos, concluo:

a) pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa das emendas apresentadas ao Substitutivo;

b) pela não implicação das Emendas de nº 1, 3, 5 a 22, 24, 26, 27, 28, 30, 31, 32 e 34 em aumento de despesa ou redução de receitas da União, não cabendo pronunciamento quanto à sua compatibilidade e adequação financeira e orçamentária;

c) pela incompatibilidade e inadequação financeira e orçamentária das Emendas de nº 2, 4, 23, 25, 29 e 33;

d) no mérito, **pela rejeição** das Emendas de nº 2, 4, 5, 16, 24 a 26, 28 a 30, 32 e 33 e **pela aprovação, total ou parcial**, das demais, **na forma do Substitutivo anexo**.

Sala da Comissão, em de de 2009.

Deputado Carlos Zarattini
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.927, DE 2003

(Aposos os Projetos de Lei nº 5.311, de 2005; 424 e 785, de 2007)

Institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – REITUP, condicionado à implantação do bilhete único temporal ou de rede integrada de transportes.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei institui Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (REITUP), baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de promover a redução das tarifas cobradas aos usuários pela prestação dos serviços.

§ 1º Os benefícios fiscais do REITUP se destinam às pessoas jurídicas prestadoras de serviços de transporte público coletivo de passageiros, urbano e metropolitano, por meio de ônibus, microônibus, metrô, trem metropolitano e trolebus, que atendam as 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 Além dos princípios constitucionais gerais da Administração Pública, o regime especial de que trata esta lei baseia-se também nos seguintes princípios e diretrizes:

I – o Regime Especial de que trata esta lei destina-se a promover a redução dos preços das tarifas cobradas pela prestação dos serviços de transporte coletivo público urbano e metropolitano, em benefício dos seus usuários.

II – os serviços de transporte coletivo urbano e metropolitano de passageiros incumbem ao poder público, que pode prestá-los direta ou indiretamente, em regime de concessão ou permissão, de acordo com os dispositivos legais que disciplinam as licitações e os contratos públicos, por meio de empresas públicas ou privadas;

III – os dados econômicos, societários, jurídicos, contábeis e fiscais das empresas concessionárias e permissionárias, relevantes para a determinação dos preços das tarifas cobradas dos usuários, são informações de interesse público;

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, sob a coordenação do Ministério das Cidades, prevendo, como contrapartida mínima:

1. a redução, isenção ou não incidência dos tributos de sua competência, tais como o Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) incidente sobre os serviços de transporte coletivo urbano, taxas de fiscalização e serviço ou o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre óleo diesel, chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar, quando empregados no transporte público coletivo urbano e metropolitano, em percentuais a

serem definidos no próprio convênio de acordo com as regras fixadas pelo regulamento; e

2. a implantação de regime de bilhete único ou de sistema de transporte estruturado e integrado física e tarifariamente, nos termos definidos por esta lei;

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

c) a instalação, nas áreas de suas respectivas jurisdições administrativas, de Conselho de Transporte, do qual participem, sob a forma paritária ou por maioria, representantes da sociedade civil;

d) a elaboração, pelo órgão incumbido da administração e fiscalização dos transportes públicos de passageiros no Município, na região metropolitana ou na região integrada de desenvolvimento econômico, em conformidade com as especificações do regulamento, de laudo demonstrando o impacto econômico-financeiro dos incentivos concedidos pelo Regime Especial e determinando os valores das tarifas do transporte coletivo urbano e metropolitano para as empresas que a ele aderirem;

II – No caso das pessoas jurídicas prestadoras de serviços de transporte coletivo urbano e metropolitano:

a) a existência de contrato administrativo de concessão ou permissão para a prestação de serviços de transporte público coletivo urbano e metropolitano de passageiros, firmado nos termos da legislação específica, com o ente responsável pela concessão ou permissão, em Município, região metropolitana ou região de desenvolvimento econômico que atenda as condições do inciso I deste artigo;

b) a adesão ao convênio de que trata a alínea “a” do inciso I deste artigo, mediante termo de compromisso elaborado conforme o regulamento, com força de título executivo extrajudicial, contemplando no mínimo as seguintes cláusulas:

1. adesão ao laudo de que trata a alínea “d” do inciso I deste artigo, no que diz respeito aos valores das tarifas de transporte coletivo urbano e metropolitano de passageiros;
2. compromisso de praticar as tarifas especificadas no laudo de que trata a alínea “d” do inciso I deste artigo;
3. compromisso de dar conhecimento dos dados econômicos e contábeis da empresa concessionária ou permissionária aos órgãos públicos responsáveis pelo REITUP.

c) a aprovação pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.

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

I – Regime de bilhete único, aquele que, além de atender às demais condições fixadas pelo Regulamento, faculta ao usuário a utilização do conjunto do sistema de transporte público coletivo de passageiros, em todos os modais, tipos de serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, por um período de tempo determinado pela autoridade competente, mediante pagamento de uma única tarifa;

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

§ 2º Fica 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 REITUP a pessoa jurídica:

I – prestadora de serviço de transporte interestadual de passageiros, salvo a que atue em linhas de transporte urbano ou de característica

urbana em que haja transposição de limites de Estado, Distrito Federal ou Território;

II – em débito com o Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, ou com as fazendas públicas federal, estadual ou municipal, cuja exigibilidade não esteja suspensa.

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

Art. 3º Os benefícios do Regime Especial de que trata esta lei consistem nos seguintes:

I – redução a zero das alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da Cofins incidentes sobre o faturamento dos serviços de transporte público coletivo urbano e metropolitano de passageiros;

II – redução a zero da alíquota da contribuição de intervenção no domínio econômico sobre a comercialização ou importação de combustíveis (CIDE Combustíveis), de que trata o inciso II do art. 5º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, na aquisição, de produtor ou importador, de óleo diesel a ser utilizado nos serviços de transporte coletivo público urbano e metropolitano de passageiros, nos termos do regulamento;

III – redução a zero, nos termos do regulamento, das alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da Cofins, na aquisição:

a) do produtor ou importador, de óleo diesel, gás veicular e outros combustíveis, desde que renováveis e não-poluentes, bem como de chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras-de-ar, utilizados diretamente na prestação de serviço de transporte público coletivo urbano e metropolitano de passageiros;

b) de energia elétrica utilizada na alimentação, tração e funcionamento de metrô, trens metropolitanos e trolebus, inclusive centros de controle e estações, e na iluminação de terminais e abrigos de passageiros.

IV – regime especial de cálculo e cobrança da Contribuição a cargo da empresa, destinada à Seguridade Social e ao financiamento do benefício previsto nos arts. 57 e 58 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, de que tratam os incisos I e II do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, consistente na aplicação das alíquotas, respectivamente, de 3,5% (três e meio por cento) e 0,5% (meio por cento) sobre o montante total da receita bruta da empresa.

Parágrafo único. A Receita Federal do Brasil poderá estabelecer regras especiais de fiscalização e controle sobre as operações beneficiadas na forma deste artigo, sujeitando-se à exclusão do regime especial de tributação a pessoa jurídica que desatendê-las.

Art. 4º O montante total da renúncia fiscal da União decorrente do Regime Especial de que trata esta lei não poderá ultrapassar o limite global fixado anualmente pelo Poder Executivo.

§ 1º Enquanto não fixado o limite global a que se refere o *caput*, não haverá limite para a renúncia fiscal de que trata esta lei;

§ 2º A não fixação do limite global anual de que trata o *caput* importa a aplicação do limite do ano anterior, corrigido pela variação do Produto Interno Bruto (PIB) medida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

§ 3º O Poder Executivo fará publicar anualmente, até 28 de fevereiro, o montante da renúncia fiscal devida ao Regime Especial de que trata esta lei, no ano-calendário anterior, discriminado por convênio firmado.

Art. 5º 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. 6º A pessoa jurídica que descumprir condição prevista no convênio ou contrato fica excluída do Regime Especial e obrigada a recolher os tributos correspondentes, na condição de contribuinte ou responsável.

§ 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 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 que a pessoa jurídica beneficiária não satisfazia, ou que deixou de satisfazer, pelo período de seis meses qualquer das condições e requisitos para a inclusão no Regime Especial, fica ela obrigada a recolher os tributos correspondentes, na condição de contribuinte ou responsável.

§ 3º Nas hipóteses do *caput* e dos §§ 1º e 2º deste artigo, fica a pessoa jurídica obrigada a recolher também dos 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. 7º Às tarifas de energia elétrica consumida na tração de veículos de transporte público coletivo urbano de passageiros, nos sistemas de metrô, trens metropolitanos e trolebus, será aplicado desconto mínimo de 75% (setenta e cinco por cento), nos termos do regulamento.

§1º A eventual redução da receita anual de empresa concessionária ou permissionária prestadora de serviço público de distribuição de energia elétrica, decorrente da aplicação da tarifa instituída no *caput*, será compensada, no reajuste tarifário anual seguinte, pelo aumento proporcional das receitas anuais auferidas pelo fornecimento de energia elétrica às demais classes e subclasses de consumidores.

§ 2º As diferenças de receita das concessionárias ou permissionárias prestadoras de serviço público de distribuição de energia elétrica,

decorrentes da aplicação do disposto no *caput* antes do primeiro reajuste anual, serão contabilizadas e ressarcidas de acordo com o estabelecido para a aplicação da Conta de Compensação de Variação de Valores de Itens da Parcela A - CVA.

Art. 8º O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE efetuará, anualmente, levantamento censitário para identificar o número de passageiros que utilizam transporte público urbano, nos municípios acima de cinquenta mil habitantes.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2009.

Deputado Carlos Zarattini
Relator