



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

PAUTA DA 35ª REUNIÃO

(3ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura)

**19/06/2013
QUARTA-FEIRA
às 11 horas**

**Presidente: Senador Lindbergh Farias
Vice-Presidente: Senador Sérgio Souza**



Comissão de Assuntos Econômicos

**35ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 54ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 19/06/2013.**

35ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA

Quarta-feira, às 11 horas

SUMÁRIO

FINALIDADE	PÁGINA
Instruir o Projeto de Lei da Câmara nº 310 de 2009, qu "institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - REITUP, condicionado à implantação do bilhete único temporal ou rede integrada de transportes".	8

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS - CAE

(1)(2)(3)(4)(5)(6)(7)(36)(73)(74)

PRESIDENTE: Senador Lindbergh Farias

VICE-PRESIDENTE: Senador Sérgio Souza

(27 titulares e 27 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
Bloco de Apoio ao Governo(PSOL, PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)			
Delcídio do Amaral(PT)	MS (61) 3303-2452 a 3303 2457	1 Pedro Taques(PDT)(17)(21)(69)	MT (61) 3303-6550 e 3303-6551
Eduardo Suplicy(PT)	SP (61) 3303-3213/2817/2818	2 Walter Pinheiro(PT)(41)	BA (61) 3303-6788/6790
José Pimentel(PT)(17)(16)	CE (61) 3303-6390 /6391	3 Anibal Diniz(PT)(49)(50)	AC (61) 3303-4546 / 3303-4547
Humberto Costa(PT)	PE (61) 3303-6285 / 6286	4 Eduardo Lopes(PRB)(65)	RJ (61) 3303-5730
Lindbergh Farias(PT)	RJ (61) 3303-6426 / 6427	5 Jorge Viana(PT)	AC (61) 3303-6366 e 3303-6367
Cristovam Buarque(PDT)(55)(43)(42)(54)	DF (61) 3303-2281	6 Acir Gurgacz(PDT)(80)(15)	RO (61) 3303-3132/1057
Rodrigo Rollemberg(PSB)(70)(75)	DF (61) 3303-6640	7 Antonio Carlos Valadares(PSB)(70)(76)	SE (61) 3303-2201 a 2206
Vanessa Grazziotin(PC DO B)	AM (61) 3303-6726	8 Inácio Arruda(PC DO B)	CE (61) 3303-5791 3303-5793
		9 Randolfe Rodrigues(PSOL)(79)	AP (61) 3303-6568
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PSD, PMDB, PP)			
Eduardo Braga(PMDB)(68)	AM (61) 3303-6230	1 Casildo Maldaner(PMDB)(68)	SC (61) 3303-4206-07
Sérgio Souza(PMDB)(68)	PR (61) 3303-6271/ 6261	2 Ricardo Ferraço(PMDB)(68)(24)(29)	ES (61) 3303-6590
Valdir Raupp(PMDB)(57)(68)(45)(58)(44)	RO (61) 3303-2252/2253	3 VAGO(68)	
Roberto Requião(PMDB)(68)(72)	PR (61) 3303-6623/6624	4 Eunício Oliveira(PMDB)(68)(71)	CE (61) 3303-6245
Vital do Rêgo(PMDB)(68)	PB (61) 3303-6747	5 Waldemir Moka(PMDB)(68)	MS (61) 3303-6767 / 6768
Romero Jucá(PMDB)(68)(71)	RR (61) 3303-2112 / 3303-2115	6 Clésio Andrade(PMDB)(10)(14)(33)(68)(23)	MG (61) 3303-4621 e 3303-5067
Luiz Henrique(PMDB)(68)	SC (61) 3303-6446/6447	7 Ana Amélia(PP)(68)	RS (61) 3303-6083/6084
Ivo Cassol(PP)(68)	RO (61) 3303-6328 / 6329	8 Ciro Nogueira(PP)(68)	PI (61) 3303-6185 / 6187
Francisco Dornelles(PP)(25)(68)(18)(19)(27)	RJ (61) 3303-4229	9 Benedito de Lira(PP)(68)(12)	AL (61) 3303-6144 / 6151
Kátia Abreu(PSD)(68)(52)(67)(32)(63)(51)	TO (61) 3303-2708		
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)			
Aloysio Nunes Ferreira(PSDB)(8)(64)	SP (61) 3303-6063/6064	1 Flexa Ribeiro(PSDB)(64)	PA (61) 3303-2342
Cyro Miranda(PSDB)(64)	GO (61) 3303-1962	2 Aécio Neves(PSDB)(64)(9)	MG (61) 3303-6049/6050
Alvaro Dias(PSDB)(64)	PR (61) 3303-4059/4060	3 Paulo Bauer(PSDB)(64)	SC (61) 3303-6529
José Agripino(DEM)	RN (61) 3303-2361 a 2366	4 Lúcia Vânia(PSDB)(38)(40)(39)	GO (61) 3303-2035/2844
Jayme Campos(DEM)(38)	MT (61) 3303-4061/1048	5 Wilder Moraes(DEM)(11)(48)(22)	GO (61) 3303-2092 a (61) 3303-2099
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PPL, PR)			
Armando Monteiro(PTB)(77)	PE (61) 3303 6124 e 3303 6125	1 Gim(PTB)(84)(77)	DF (61) 3303-1161/3303-1547
João Vicente Claudino(PTB)(84)(77)(88)	PI (61) 3303-2415/4847/3055	2 Alfredo Nascimento(PR)(77)(88)(56)(85)	AM (61) 3303-1166
Blairo Maggi(PR)(33)(61)(77)(35)(34)	MT (61) 3303-6167	3 Eduardo Amorim(PSC)(59)(81)(82)(86)(46)	SE (61) 3303 6205 a 3303 6211
Antonio Carlos Rodrigues(PR)(77)(62)	SP (61) 3303.6510, 6511 e 6514	4 Vicentinho Alves(PR)(28)(87)(77)	TO (61) 3303-6469 / 6467

- (1) Em 08.02.2011, foi lido o Ofício nº 1, de 2011, da Liderança do PSOL, designando a Senadora Marinor Brito como membro titular; e o Senador Randolfe Rodrigues como membro suplente, para comporem a CAE.
- (2) Os Líderes do PSDB e do DEM comunicam a formação do bloco composto por seus partidos, mediante o Ofício nº 31/11-GLPSDB, de 10.02.2011, lido na sessão do Senado de 25 de fevereiro de 2011.
- (3) Em 17.02.2011, foi lido o Ofício nº 22, de 2011, da Liderança do PSDB, designando os Senadores Aécio Neves, Cyro Miranda e Flexa Ribeiro como membros titulares; e os Senadores Alvaro Dias, Aloysio Nunes e Paulo Bauer como membros suplentes, para comporem a CAE.
- (4) Em 17.02.2011, foi lido o Ofício nº 15, de 2011, da Liderança do PTB, designando os Senadores Armando Monteiro e João Vicente Claudino como membros titulares; e os Senadores Fernando Collor e Gim Argello como membros suplentes, para comporem a CAE.
- (5) Em 22.02.2011, foi lido o Ofício nº 51, de 2011, da Liderança do PMDB, designando os Senadores Casildo Maldaner, Eduardo Braga, Valdir Raupp, Roberto Requião, Eunício Oliveira, Luiz Henrique, Lobão Filho, Francisco Dornelles e Ivo Cassol como membros titulares; e os Senadores Vital do Rêgo, Wilson Santiago, Romero Jucá, Ana Amélia, Waldemir Moka, Gilvam Borges, Benedito de Lira e Ciro Nogueira como membros suplentes, para comporem a CAE.
- (6) Em 22.02.2011, foi lido o Ofício nº 12, de 2011, da Liderança do DEM, designando os Senadores José Agripino e Demóstenes Torres como membros titulares; e o Senador Jayme Campos e a Senadora Kátia Abreu como membros suplentes, para comporem a CAE.
- (7) Em 22.02.2011, foi lido o Ofício nº 16, de 2011, da Liderança do PT e do Bloco de Apoio ao Governo, designando os Senadores Delcídio Amaral, Eduardo Suplicy, Gleisi Hoffmann, Humberto Costa, Lindbergh Farias, Clésio Andrade, João Ribeiro, Acir Gurgacz, Lídice da Mata e Vanessa Grazziotin como membros titulares; e os Senadores José Pimentel, Ângela Portela, Marta Suplicy, Wellington Dias, Jorge Viana, Blairo Maggi, Vicentinho Alves, Pedro Taques, Antonio Carlos Valadares e Inácio Arruda como membros suplentes, para comporem a CAE.
- (8) Em 23.03.2011, o Senador Aloysio Nunes Ferreira é designado membro titular do Bloco Parlamentar PSDB/DEM na Comissão (Of. nº 059/11-GLPSDB), em substituição ao Senador Aécio Neves.

- (9) Em 23.03.2011, o Senador Aécio Neves é designado membro suplente do Bloco Parlamentar PSDB/DEM na Comissão (Of. nº 059/11-GLPSDB), em substituição ao Senador Aloysio Nunes Ferreira.
- (10) Em 29.03.2011, o Senador Gilvam Borges licenciou-se nos termos do art. 43, inciso I, do Regimento Interno, por 121 dias, a partir de 29.03.11, conforme RQS nº 291/2011, deferido na sessão de 29.03.11.
- (11) Em 05.04.2011, a Senadora Maria do Carmo Alves é designada membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria (PSDB/DEM) na Comissão (Of. nº 033/11-GLDEM), em substituição à Senadora Kátia Abreu.
- (12) Em 06.04.2011, o Senador Ricardo Ferraço é designado membro suplente do Bloco Parlamentar (PMDB/PP/PMN/PSC/PV) na Comissão (of. nº 103/2011 - GLPMDB).
- (13) O Senador João Ribeiro licenciou-se nos termos do art. 43, inciso I, do Regimento Interno, pelo período de 3 de maio a 31 de agosto de 2011, conforme Requerimento nº 472/2011, aprovado na sessão de 03.05.11.
- (14) Em 10.05.2011, o Senador Geovani Borges é designado suplente do Bloco PMDB/PP/PSC/PMN/PV na Comissão, em substituição ao Senador Gilvam Borges (Of. nº 141/2011-GLPMDB).
- (15) Em 26.05.2011, o Senador Cristovam Buarque é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Pedro Taques (Of. nº 66/2011-GLDBAG).
- (16) Em 08.06.2011, lido ofício da Senadora Gleisi Hoffmann comunicando, nos termos do inciso II do art. 39 do Regimento Interno do Senado Federal, ter tomado posse no cargo de Ministra de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República (D.O.U. nº 109, Seção 2, de 8 de junho de 2011).
- (17) Em 28.06.2011, em substituição à Senadora Gleisi Hoffmann, o Senador José Pimentel é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, deixando de ocupar a suplência (Of. nº 079/2011-GLDBAG).
- (18) Em 12.07.2011, o Senador Ivo Cassol licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 126 dias, a partir de 13.07.11, conforme RQS nºs 848 e 849 de 2011, aprovado na sessão de 12.07.11.
- (19) Em 14.07.2011, o Senador Reditario Cassol é designado titular do Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB/PP/PSC/PMN/PV) na Comissão, em substituição ao Senador Ivo Cassol (Of. nº 223/2011-GLPMDB).
- (20) O PR deixou de integrar o Bloco de Apoio ao Governo, conforme OF. Nº 056/2011-GLPR, lido na sessão do Senado de 3 de agosto de 2011.
- (21) Em 18.08.2011, o Senador Zeze Perrella é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão (Of. nº 104/2011 - GLDBAG).
- (22) Em 05.10.2011, em substituição à Senadora Maria do Carmo Alves, o Senador Clovis Fecury é designado membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão (Of. nº 060/2011-GLDEM).
- (23) Em 06.10.2011, o Senador Sérgio Souza é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Geovani Borges (Of. nº 271/2011 - GLPMDB).
- (24) Em 08.11.2011, vago em virtude de o Senador Wilson Santiago ter deixado o mandato.
- (25) Em 14.11.2011, vago em razão do término do mandato do Senador Reditario Cassol, em face da reassunção do membro titular, Senador Ivo Cassol (Of. nº 656/2011-GSICAS).
- (26) Nos termos da decisão do Presidente do Senado publicada no DSF de 17.11.2011.
- (27) Em 16.11.2011, o Senador Ivo Cassol é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (OF. GLPMDB nº 294/2011).
- (28) Em 23.11.2011, o Senador Alfredo Nascimento é designado membro suplente do PR na Comissão, em decorrência de novas indicações do Partido (Of. Leg. 017/2011 GLPR).
- (29) Em 28.11.2011, foi lido o Ofício nº 298-2011-GLPMDB, comunicando o remanejamento do Senador Sérgio Souza, da 6ª para a 2ª suplência do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão.
- (30) Em 28.12.2011, vago em virtude de a Senadora Marinor Brito ter deixado o mandato.
- (31) Em 16.02.2012, foi lido o Of. nº 6/2012-GLPSD, comunicando o compartilhamento de vagas entre o PSD e o PSOL na Comissão.
- (32) Em 16.02.2012, a Senadora Kátia Abreu é designada membro titular do PSD/PSOL na Comissão (Of. nº 6/2012 - GLPSD).
- (33) Em 20.03.2012, o Senador Clésio Andrade comunicou ao Senado sua filiação partidária ao PMDB (Of.GSCAND nº 91/2012, lido na sessão desta data).
- (34) Em 20.03.2012, o Senador Clésio Andrade é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (Of.GLPMDB nº 32/2012).
- (35) Em 21.03.2012, o Senador Antônio Russo é designado membro titular do PR na Comissão (Of. nº 004/2012-GLPR).
- (36) Os Líderes do PTB e do PR comunicam a formação do Bloco União e Força, composto por seus partidos, mediante o OF. Nº 064/GLPTB/SF, lido na sessão do Senado de 3 de abril de 2012.
- (37) Em 10.04.2012, foi lido expediente do Senador Eduardo Amorim comunicando ter o PSC deixado de integrar o Bloco Parlamentar da Maioria; foi lido também o OF. Nº 004/2012-GLBUF/SF, da Liderança do Bloco Parlamentar União e Força e da Liderança do PSC, comunicando que o PSC passou a integrar aquele Bloco.
- (38) Em 17.4.2012, em substituição ao Senador Demóstenes Torres, o Senador Jayme Campos é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, ficando a vaga de suplente a ser indicada posteriormente (Of. nº 20/2012-GLDEM).
- (39) Em 25.04.2012, a Liderança do DEM cede uma vaga de suplente na Comissão ao PSDB (Of. Nº 027/12-GLDEM).
- (40) Em 25.04.2012, a Senadora Lúcia Vânia é designada membro suplente na Comissão em vaga cedida pelo DEM (Of. nº 48/12-GLPSDB).
- (41) Em 22.05.2012, o Senador Walter Pinheiro é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição à Senadora Ângela Portela (Of. nº 073/2012-GLDBAG).
- (42) Senador Acir Gurgacz licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 123 dias, a partir de 29.06.12, conforme os Requerimentos nºs 609 e 610, de 2012, aprovados na sessão de 28.06.12.
- (43) Em 04.07.2012, o Senador Assis Gurgacz é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Acir Gurgacz (Of. nº 089/2012-GLDBAG).
- (44) Senador Valdir Raupp licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 122 dias, a partir de 16.07.12, conforme os Requerimentos nºs 677 e 678, de 2012, aprovados na sessão de 11.07.12.
- (45) Em 1º.08.2012, o Senador Tomás Correia é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Valdir Raupp (OF. GLPMDB nº 181/2012).
- (46) Senador Blairo Maggi licenciou-se nos termos do art. 43, inciso I e II, do Regimento Interno, por 130 dias, a partir de 09.08.12, conforme os Requerimentos nºs 724 e 725/2012, aprovados na sessão de 07.08.12.
- (47) Em 09.08.2012, o Senador Cidinho Santos é designado membro suplente do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Blairo Maggi (Of. Nº 075/2012/BLUFOR/SF).
- (48) Em 29.08.2012, é lido o Of. nº 046/12-GLDEM, designando o Senador Wilder Moraes como membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, a partir de 10.09.2012, em substituição ao Senador Clovis Fecury.
- (49) Em 13.09.2012, lido o Ofício nº 198/2012, da Senadora Marta Suplicy, comunicando, nos termos do inciso II do art. 39 do Regimento Interno do Senado Federal, ter tomado posse no cargo de Ministra de Estado da Cultura (D.O.U. nº 178, Seção 2, de 13 de setembro de 2012).
- (50) Em 14.09.2012, o Senador Anibal Diniz é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição à Senadora Marta Suplicy (Of. nº 109/2012-GLDBAG).
- (51) Em 02.10.2012, a Senadora Kátia Abreu licenciou-se nos termos do art. 43, inciso II, do Regimento Interno, por 121 dias, a partir de 02.10.2012, conforme RQS nº 869/2012, deferido na sessão de 01.10.2012.
- (52) Em 16.10.2012, o Senador Marco Antônio Costa é designado membro titular do PSD/PSOL na Comissão, em substituição à Senadora Kátia Abreu (Of. nº 55/2012 - GLPSD).
- (53) Em 06.10.2011, o Senador Sérgio Souza é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Geovani Borges (Of. nº 271/2011 - GLPMDB).
- (54) Vago em virtude de o Senador Assis Gurgacz não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Acir Gurgacz, em 30.10.2012 (Of. GSAGUR-172/2012).
- (55) Em 30.10.2012, o Senador Acir Gurgacz é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Assis Gurgacz (Of. nº 139/2012 - GLDBAG).
- (56) Em 6.11.2011, foi lido o Of. 214/12-GSGA, do Senador Gim, solicitando ao Presidente do Senado a substituição do seu nome parlamentar "Senador Gim Argello" pelo nome "Senador Gim".
- (57) Vago em virtude de o Senador Tomás Correia não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Valdir Raupp, em 15.11.2012.
- (58) Em 23.11.2012, o Senador Valdir Raupp é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (OF. GLPMDB nº 361/2012).
- (59) Em 17.12.2012, vago em razão do término do mandato do Senador Cidinho Santos, em face da reassunção do membro titular, Senador Blairo Maggi.
- (60) Em 17.12.2012, o Senador Blairo Maggi é designado membro suplente do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão (OF. Nº 213/2012-BLUFOR).
- (61) Senador Antonio Russo licenciou-se nos termos do art. 43, inciso I, do Regimento Interno, por 180 dias, a partir de 22.01.2013, conforme Requerimento nº 1/2013, aprovado no dia 30.01.2013.
- (62) Em 08.02.2013, o Senador João Ribeiro licenciar-se-á nos termos do art. 43, inciso I, do Regimento Interno, no período do dia 08 de fevereiro a 08 de junho de 2013, conforme RQS nº 44/2013, deferido na sessão de 06.02.13.
- (63) Em 07.02.2013, a Senadora Kátia Abreu é designada membro titular do PSD/PSOL na Comissão, em substituição ao Senador Marco Antônio Costa (OFÍCIOS nºs 012 e 013/2013-GLPSD).

- (64) Em 07.02.2013, são designados para integrarem a Comissão, nas vagas destinadas ao PSDB: Senadores Aloysio Nunes Ferreira, Alvaro Dias e Cyro Miranda, como membros titulares; e Senadores Aécio Neves, Flexa Ribeiro e Paulo Bauer, como membros suplentes (Ofício nº 007/13-GLPSDB).
- (65) Em 07.02.2013, o Senador Eduardo Lopes é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Wellington Dias (Of. nº 012/2013 - GLDBAG).
- (66) Em 26.02.2013, a Comissão reunida elegeu os Senadores Lindbergh Farias e Sérgio Souza Presidente e Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (OF. nº 007/2013 - CAE).
- (67) O Partido Social Democrático (PSD) passa a integrar o Bloco Parlamentar da Maioria, conforme OF. GLPMDB nº 032/2013, lido na sessão de 19.02.2013.
- (68) Em 26.02.2013, foram lidos os Ofícios GLPMDB nº 36 e 64/2013, designando os Senadores Eduardo Braga, Sérgio Souza, Jader Barbalho, Lobão Filho, Vital do Rêgo, Eunício Oliveira, Luiz Henrique, Ivo Cassol, Francisco Dornelles e a Senadora Kátia Abreu como membros titulares e os Senadores Casildo Maldaner, Ricardo Ferraço, Roberto Requião, Romero Jucá, Waldemir Moka, Clésio Andrade, a Senadora Ana Amélia, os Senadores Ciro Nogueira e Benedito de Lira como membros suplentes para comporem o Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão.
- (69) Em 26.02.2013, o Senador Pedro Taques é designado suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Zeze Perrella (Of. nº 17/2013-GLDBAG).
- (70) Em 27.02.2013, o Senador Antonio Carlos Valadares é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição à Senadora Lídice da Mata, que passa a ocupar sua suplência (Of. GLDBAG nº 023/2013).
- (71) Em 27.02.2013, o Senador Romero Jucá é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Eunício Oliveira, que passa a ocupar a suplência (Of. GLPMDB nº 074/2013).
- (72) Em 12.03.2013, o Senador Roberto Requião é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Lobão Filho (Of. GLPMDB nº 113/2013).
- (73) Nova proporcionalidade: (sessão do Senado Federal de 12/03/2013)
 "A Presidência comunica aos Srs. Líderes que - tendo em vista o Ofício nº 025, de 2013, e respectivo aditamento, da Liderança do Bloco União e Força, de solicitação de ajuste na composição das Comissões Permanentes desta Casa, tendo em vista a Nota Técnica da Secretaria-Geral da Mesa assinada pelos Líderes do PMDB, PT, PSDB, PTB, PP, PR, DEM, PSB, PCdoB, PSD e PPL – determina a publicação do recálculo da proporcionalidade partidária para as Comissões Permanentes do Senado Federal, ajustado ao resultado definitivo das eleições de 2010, em virtude da retotalização de votos pela Justiça Eleitoral e da decisão dos Líderes Partidários.
 Assim, a Presidência, dando cumprimento a este critério estabelecido pelas Lideranças, solicita aos Srs. Líderes que procedam aos ajustes necessários na composição dos colegiados técnicos da Casa."
- (74) Bloco Parlamentar da Maioria: 9 titulares e 9 suplentes.
 Bloco de Apoio ao Governo: 9 titulares e 9 suplentes.
 Bloco Parlamentar Minoria: 5 titulares e 5 suplentes.
 Bloco Parlamentar União e Força: 4 titulares e 4 suplentes.
- (75) Em 14.03.2013, o Senador Rodrigo Rollemberg é designado membro titular do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição ao Senador Antonio Carlos Valadares (Of. GLDBAG nº 46/2013).
- (76) Em 14.03.2013, o Senador Antonio Carlos Valadares é designado membro suplente do Bloco de Apoio ao Governo na Comissão, em substituição à Senadora Lídice da Mata (Of. GLDBAG nº 46/2013).
- (77) Em 19.03.2013, são designados membros titulares os Senadores Armando Monteiro, Gim, Blairo Maggi e Antonio Carlos Rodrigues, e membros suplentes os Senadores João Vicente Claudino, Eduardo Amorim, João Costa e Alfredo Nascimento para integrarem o Bloco Parlamentar União e Força na Comissão (Of. BLUFOR 42/2013).
- (78) Em 20.03.2013, o PSOL passa a integrar o Bloco de Apoio ao Governo, nos termos do Ofício GSRR nº 43/2013).
- (79) Em 07.02.2013, o Senador Randolfe Rodrigues é confirmado membro suplente do PSD/PSOL na Comissão (Of. 0012/2013-GLPDSB).
- (80) Em 27.03.2013, o Senador Cristovam Buarque é designado membro titular pelo Bloco de Apoio ao Governo em substituição ao Senador Acir Gurgacz, que passa a ocupar a suplência na Comissão (Of. nº 57/2013-GLDBAG).
- (81) Vago em virtude de o Senador João Costa não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Vicentinho Alves, em 23.04.2013.
- (82) Em 23.04.2013, o Senador Vicentinho Alves é designado membro suplente do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão (Of. nº 88/2013-BLUFOR).
- (83) Em 24.04.2013, o Senador Valdir Raupp é designado membro titular do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Jader Barbalho (Of. 165/2013-GLPMDB).
- (84) Em 7.5.2013, o Senador Alfredo Nascimento é designado membro titular do Bloco Parlamentar União e Força, em substituição ao Senador Gim, que passa a ocupar a primeira suplência na Comissão (Of. 102/2013-BLUFOR).
- (85) Em 7.5.2013, o Senador João Vicente Claudino passa a ocupar a segunda suplência na Comissão (Of. 102/2013-BLUFOR).
- (86) Em 7.5.2013, o Senador Eduardo Amorim passa a ocupar a terceira suplência na Comissão (Of. 102/2013-BLUFOR).
- (87) Em 7.5.2013, o Senador Vicentinho Alves passa a ocupar a quarta suplência na Comissão (Of. 102/2013-BLUFOR).
- (88) Em 08.05.2013, o Senador João Vicente Claudino é designado membro titular do Bloco Parlamentar União e Força na Comissão, em substituição ao Senador Alfredo Nascimento, que passa a ocupar a vaga de membro suplente (Of. 104/2013BLUFOR).

REUNIÕES ORDINÁRIAS:
 SECRETÁRIO(A): ADRIANA TAVARES SOBRAL DE VITO
 TELEFONE-SECRETARIA: 3303-4605 /3303-3516
 FAX: 3303-4344

PLENÁRIO Nº 19 - ALA ALEXANDRE COSTA
 TELEFONE - SALA DE REUNIÕES: 3303-4605
 E-MAIL: scomcae@senado.gov.br
 ATUALIZADA EM 25.02.2005



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE COMISSÕES
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

**3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA
54ª LEGISLATURA**

**Em 19 de junho de 2013
(quarta-feira)
às 11h**

PAUTA
35ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS - CAE

	Audiência Pública
Local	Sala de Reuniões nº 19 da Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II

Inclusão de convidado.

Audiência Pública

Assunto / Finalidade:

Instruir o Projeto de Lei da Câmara nº 310 de 2009, qu "institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - REITUP, condicionado à implantação do bilhete único temporal ou rede integrada de transportes".

Reunião destinada a instruir a(s) seguinte(s) matéria(s):

- [PLC 310/2009](#), Deputado Fernando de Fabinho

Convidados:

- **José Fortunati**
Prefeito do Município de Porto Alegre
Presidente da Frente Nacional de Prefeitos - [FNP](#)
- **Fernando Haddad**
Prefeito do Município de São Paulo
Vice-Presidente da Frente Nacional de Prefeitos - [FNP](#)
- **Eduardo Paes**
Prefeito do Município do Rio de Janeiro
- **Paulo Ziulkoski**
Presidente da Confederação Nacional dos Municípios - [CNM](#)

1

PARECER Nº , DE 2013

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 310, de 2009 (Projeto de Lei nº 1.927, de 2003, na Casa de origem), do Deputado Fernando de Fabinho, que institui o *Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – REITUP*, condicionado à implantação do bilhete único temporal ou rede integrada de transportes.

RELATOR: Senador LINDBERGH FARIAS

I – RELATÓRIO

A presente proposição tem por objetivo promover a redução das tarifas de transporte público, via desoneração tributária; por meio de um Regime Especial, que exige contrapartidas, tanto do Estado e do município, quanto da empresa concessionária. O projeto contribuirá para o aumento da racionalização, da transparência e da integração da rede de transporte público.

A desoneração fiscal proposta não é automática e terá efeito apenas mediante adesão da empresa perante o órgão público responsável, que avaliará o cumprimento das condições para conceder o benefício. Pelo Projeto, as empresas abrangidas são pessoas jurídicas prestadoras dos serviços de transporte público de passageiros por meio de ônibus, micro-ônibus, metrô, trem metropolitano e trólebus.

Diversos benefícios fiscais são propostos em nível federal, alguns dos quais já foram objeto de desoneração parcial ou integral:

- a. redução a zero da Contribuição para o PIS/PASEP, e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS), incidentes sobre as tarifas do serviço

de transporte público: implementada por meio da Medida Provisória nº 617, de 31 de maio de 2013, em tramitação no Congresso Nacional;

- b. redução a zero da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE/Combustíveis) na aquisição de óleo diesel a ser utilizado na prestação dos serviços: implementada pelo Decreto nº 7.764, de 22 de junho de 2012 ;
- c. Desconto na contribuição patronal à Seguridade Social, substituindo-se a alíquota sobre a folha de pagamento por cobrança sobre o faturamento: implementada a redução para 2% do faturamento, pela Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, para as empresas rodoviárias, e pela Medida Provisória nº 612, de 4 de abril de 2013, em tramitação, para as empresas ferroviárias;
- d. Redução a zero do PIS/Pasep e da Cofins, na aquisição de insumos relativos a operação dos serviços de transporte - óleo diesel (afeta, principalmente, ônibus), energia elétrica (afeta, principalmente, metrô) e bens de capital (veículos, chassis/carrocerias e pneus): ainda não foi implementada.

Os requisitos e contrapartidas para adesão ao Reitup estão previstos no Projeto, além de outros que vierem a ser estabelecidos em regulamento. No tocante aos Estados, Distrito Federal e municípios, os requisitos seriam os seguintes:

- a) assinatura de convênio com o órgão responsável no governo federal, prevendo: i) redução ou isenção de tributos, como ISS, taxas e ICMS; e ii) implantação de regime de bilhete único ou de sistema de transporte estruturado e integrado física e tarifariamente;
- b) delegação do serviço em conformidade com a legislação de concessões;

- c) instalação de conselho de transporte, com a participação da sociedade civil; e
- d) elaboração de laudo demonstrando o impacto dos incentivos concedidos e determinando os valores máximos das tarifas para as empresas que aderirem ao novo regime.

Com relação às empresas prestadoras, as contrapartidas são as seguintes:

- existência de contrato de concessão ou permissão com ente público que atenda aos requisitos anteriores;
- adesão, mediante termo de compromisso com força de título executivo extrajudicial, aos termos do convênio entre o ente outorgante e a União, com o compromisso de praticar as tarifas calculadas segundo o laudo anteriormente referido;
- obrigação de repassar seus dados econômicos e contábeis aos órgãos responsáveis pelo Reitup; e
- aprovação da adesão pela Secretaria da Receita Federal.

O Projeto traz definições legais para o regime tarifário de bilhete único¹ e para o regime de transporte estruturado e integrado², a fim de aumentar a integração e a racionalização dos sistemas de transporte público.

1 “Aquele que, além de atender às demais condições fixadas pelo Regulamento, faculte 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”.

2 “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 modais de transporte, tipos de serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, com o pagamento de uma única tarifa”.

Pelo Projeto aprovado pela Câmara, caberá ao Poder Executivo federal fixar anualmente o montante de renúncia fiscal da União, sendo que não haveria limite enquanto esse montante não for fixado.

Além dos benefícios tributários, o projeto também propõe um desconto mínimo de 75% sobre as tarifas de energia elétrica consumida nos sistemas de metrô, trens metropolitanos e trólebus, a ser compensado por aumento das tarifas aos demais consumidores.

O projeto determina, ainda, que o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) realize anualmente censo dos usuários de transporte público urbano.

A proposição tem origem no Projeto de Lei (PL) nº 1.927, de 2003, do Deputado Fernando de Fabinho, que foi apreciado conclusivamente na Câmara dos Deputados, por Comissão Especial.

Vindo a esta Casa revisora, foi aprovado nas Comissões de Desenvolvimento Regional e de Serviços de Infraestrutura, sem emendas. Cabe agora à análise, e, em regime de deliberação terminativa, por esta Comissão de Assuntos Econômicos.

II – ANÁLISE

Nos termos dos incisos I e IV art. 99 do Regimento Interno, compete à CAE opinar sobre o aspecto econômico desta matéria, especialmente quanto aos impactos esperados nas tarifas e nas finanças públicas. Além disso, por se tratar de deliberação em caráter terminativo, deve esta Comissão empreender análise mais ampla, também quanto aos aspectos de constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade, técnica legislativa e mérito.

Quanto à constitucionalidade, esta matéria está compreendida na competência da União para legislar sobre transportes, como prevê o inciso XI do art. 22 da Constituição Federal, e sobre matéria tributária, conforme o inciso I do art. 24. Cabe destacar, ainda, o caráter essencial que a Constituição confere aos serviços de transporte coletivo urbano (art. 30, inciso V).

Quanto à juridicidade, e mesmo no mérito, a proposta merece alguns ajustes, a fim de garantir a máxima desoneração dos tributos (e, por conseguinte, redução das tarifas), e aperfeiçoar tecnicamente a proposta para facilitar sua operacionalização, que apresentamos na forma de emenda substitutiva.

Com relação às estimativas de impacto orçamentário, remetemos a estudo empreendido pela Consultoria de Orçamentos, Fiscalização e Controle deste Senado Federal, que aponta para uma desoneração potencial de até 0,08% do PIB. Aplicadas sobre as projeções para o PIB de 2014 e 2015, teríamos renúncias de receita da ordem de R\$ 4,3 bilhões e R\$ 4,7 bilhões, respectivamente³, considerando-se, entretanto, apenas os tributos federais. Dentre os ajustes que propomos, está a supressão de dispositivos em desacordo com a Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000), notadamente o § 1º do art. 4º, ao desobrigar a existência de limite para renúncia fiscal, e seu § 2º, que prevê regra de reajuste automático do limite, o que, além disto, contribui para a indexação da economia.

No tocante aos chamados modais de transporte incluídos no projeto, propomos a inclusão, no art. 1º, § 1º, dos veículos leves sobre trilhos (conhecidos pela sigla VLT) e dos monotrilhos. Estes sistemas, outrora inexistentes no Brasil, agora se expandem por diversas capitais, e, embora sejam considerados sistemas ferroviários, cabe explicitá-los no texto para conferir maior clareza.

Quanto à necessidade de introdução mecanismos de controle da desoneração, a fim de evitar abusos, bem como de metas de eficiência energética, efetuamos acréscimos aos dispositivos que tratam tanto da desoneração de tributos federais (alínea *a* do mesmo inciso III do art. 3º, que trata do Pis/Pasep e do COFINS) quanto estaduais (art. 2º, inciso I, alínea *a*, que trata do ICMS), para possibilitar a desoneração “*até os limites quantitativos, conforme definido em regulamento*”.

3 Esses PIBs foram estimados com base no PIB de 2013 ajustado à nova expectativa de crescimento real nesse exercício e admitidos crescimento de preços (IPCA acumulado) de 4,50% a.a. e crescimento real de 4,50% e 5,00% para 2014 e 2015, respectivamente, conforme previsto no PLDO2014.

Ainda quanto ao PIS/PASEP e ao COFINS, a fim de conferir maior clareza ao texto, dividimos o texto em itens, atendendo à boa técnica legislativa.

Entendemos, assim, que o detalhamento da operacionalização das desonerações, em atenção à diversidade e à complexidade dos regimes tributários do PIS/PASEP e do COFINS, bem como do ICMS, que envolvem, com frequência, regimes de substituição tributária, deve ser feito por meio de regulamentação, pelo Poder Executivo. No caso do ICMS, aplicar-se-á, ainda, a exigência constitucional de convênio do Conselho Nacional de Política Fazendária.

Quanto à forma de desoneração, isto é, ao mecanismo de repasse da redução do tributo para o agente econômico, e por conseguinte, à tarifa, propomos, em relação ao ICMS, que envolve cadeias produtivas entre estados da federação, a inclusão da expressão “*inclusive mediante eventual restituição às empresas de que trata o inciso II*”, facultando, assim, que a desoneração se faça por meio de restituição direta às empresas, se não for possível desonerar o produto na origem.

Isto é necessário, pois, para diversos insumos desonerados pelo projeto, aplica-se o regime de substituição tributária previsto na chamada Lei Kandir (Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996).

E, nesse regime, o ICMS é cobrado não no momento da compra, mas na produção do bem. Por exemplo, no caso do óleo diesel, é recolhido na saída da refinaria, e não na venda do distribuidor à empresa de transporte coletivo. Nesse contexto, é impossível, no momento do recolhimento, saber a destinação final do produto vendido. Portanto, uma simples diminuição das alíquotas poderia beneficiar apenas o distribuidor de combustível, sem que a redução de custo fosse necessariamente repassada à empresa de ônibus e, por conseguinte, às tarifas, que é o objetivo final do projeto.

Por fim, propomos a ampliação da desoneração prevista no projeto aprovado na Câmara, exigindo-se a desoneração integral:

- em relação ao ICMS e ao ISS, passando a prever a redução “a zero” dos referidos tributos; e

- na Contribuição patronal à Seguridade, hoje em calculada em 2% sobre o faturamento bruto, também se prevê a redução a 0,5%.

Conforme exposto, as alterações apresentadas na forma da emenda substitutiva anexa visam ampliar a desoneração proposta originalmente e aperfeiçoar tecnicamente o projeto a fim de facilitar sua operacionalização.

Temos que a proposta é de inegável importância, e se soma aos esforços já empreendidos pelo Governo Federal e por diversos Governos locais para a redução das tarifas de transporte público.

Com efeito, estimativas do setor de empresas de ônibus apontam para uma redução de até aproximadamente 15%, podendo variar conforme o nível de adesão dos entes federados e das alíquotas atualmente aplicadas em cada caso. Este impacto previsto nas tarifas pode ainda ser maior considerando-se a ampliação da desoneração sobre a folha de pagamento, proposta neste Parecer.

Nas diversas Regiões Metropolitanas do País, que exigem, principalmente da população trabalhadora, deslocamentos por longos trechos, frequentemente por meio de diferentes modais de transporte, a racionalização, e principalmente, a redução das tarifas ao usuário final constitui-se medida de caráter nitidamente progressivo, a beneficiar, principalmente, a população de baixa renda, marginalizada, que depende mais acentuadamente dos meios de transporte coletivos.

As manifestações nas ruas, no Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre, Goiânia e outras Capitais, são demonstrações inequívocas da urgência que o tema requer, e do caráter meritório deste projeto.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade da proposição e, no mérito, pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 310, de 2009, na forma da emenda substitutiva anexa.

8

, Presidente

, Relator

8

EMENDA Nº 01 – CAE
(SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 310, DE 2009

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 destinam-se às pessoas jurídicas prestadoras de serviços de transporte público coletivo de passageiros, urbano e metropolitano, por meio de ônibus, micro-ônibus, metrô, trem metropolitano, veículo leve sobre trilhos, monotrilho e trólebus, 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 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, prevendo, como contrapartida mínima:

1. a redução a zero, isenção ou não incidência integrais dos tributos de sua competência, inclusive mediante eventual restituição às empresas de que trata o inciso II, tais como o Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS incidente sobre os serviços de transporte coletivo urbano, taxas de fiscalização e de serviço;

2. a concessão de subsídio ou de restituição direta às empresas de que trata o inciso II, até valor integral equivalente ao 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 metropolitano, até os limites quantitativos definidos em regulamento, observadas as demais disposições legais aplicáveis; e

3. 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 das respectivas jurisdições administrativas, de Conselho de Transporte, com a participação 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 às condições do inciso I deste artigo;

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

1. adesão ao laudo de que trata a alínea 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) certidões negativas quanto aos casos previstos no inciso II do § 3º.

§ 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 modos, 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 modos 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, do Distrito Federal ou de Território;

II – em débito com as fazendas públicas federal, estadual, ou municipal, inclusive relativo a contribuições previdenciárias.

§ 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 do caput 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 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 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, mediante, caso de a alíquota geral ter valor positivo, 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 metropolitano de passageiros, até os limites quantitativos definidos em regulamento;

III – redução a zero, mediante concessão de crédito em relação a outros tributos federais, salvo contribuição previdenciária, ou restituição direta, nos termos do regulamento, às empresas de que trata o art. 2º, inciso II, das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins, bem como Contribuição para 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

metropolitano 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.

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 a 0,5% da Contribuição a cargo da empresa de que trata o inciso II do Art. 1º à Seguridade Social, conforme o disposto no Art. 7º-A da 12.546, de 14 de dezembro de 2011.

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.

Parágrafo único. 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 2 (dois) anos contados da data de sua aquisição, à 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 deixou de satisfazer, pelo período de 6 (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 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. 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 trólebus, 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 50.000 (cinquenta mil) habitantes.

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

“Art. 7º-A Por tempo indeterminado, contribuirão 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, à alíquota de 0,5% (meio por cento), 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 às empresas de transporte ferroviário de passageiro e as empresas de transporte metroferroviário de passageiro, que aderirem, na forma da Lei, ao Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – REITUP”.

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



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 310, DE 2009

(nº 1.927/2003, na Casa de origem, do Deputado Fernando de Fabinho)

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 destinam-se às pessoas jurídicas prestadoras de serviços de transporte público coletivo de passageiros, urbano e metropolitano, por meio de ônibus, micro-ônibus, metrô, trem metropolitano e trólebus, 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 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 das respectivas jurisdições administrativas, de Conselho de Transporte, com a participação 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 às condições do inciso I deste artigo;

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

1. adesão ao laudo de que trata a alínea 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, faculte 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, do Distrito Federal ou de 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 do caput 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 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 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 trólebus, 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 inteiros e cinco décimos por cento) e 0,5% (cinco décimos 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 na 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 2 (dois) anos contados da data de sua aquisição, à 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 deixou de satisfazer, pelo período de 6 (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 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. 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 trólebus, 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 50.000 (cinquenta mil) habitantes.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 1.927, DE 2003

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,

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

"Art. 10-A. São isentos da Cide os produtos, referidos no art. 3º, utilizados em serviços públicos de transporte coletivo urbano municipal e Transporte Coletivo urbano Alternativo, devidamente legalizado, conforme definido pelo órgão competente.

Parágrafo único. A isenção de que trata o caput deste artigo será realizada mediante compensação de créditos tributários na forma e nos limites fixados pelo Poder Executivo."

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, estabelece critérios e diretrizes para aplicação dos recursos arrecadados por meio da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – Cide. O art. 6º da referida Lei fixa como um dos objetivos essenciais do programa de infra-estrutura de transportes '*o atendimento mais econômico da demanda de transporte de pessoas e bens*'.

Entretanto, o que temos visto em nosso País é uma contínua elevação das tarifas de transportes coletivos urbanos, decorrente principalmente do aumento de preço dos combustíveis, oprimindo cada vez mais a renda dos brasileiros, que precisam desse meio de transporte para suas atividades diárias.

Por este motivo, o presente Projeto de Lei pretende alterar a Lei nº 10.336, de 2001, para que fiquem isentos da Cide os combustíveis utilizados em serviços públicos de transporte coletivo urbano municipal.

Desta forma, isentando os combustíveis utilizados nos serviços públicos de transporte coletivo urbano municipal, minimizaremos o impacto que eles ocasionam na definição do valor das passagens. Além disso, passagens mais baratas poderão incentivar a população a adotar mais os transportes coletivos como meios de locomoção, o que também estimulará outros objetivos essenciais ditados pelo art. 6º da Lei nº 10.636/02, tais como uma política para '*a redução do consumo de combustíveis automotivos*' e a busca pela '*melhoria da qualidade de vida da população*', dado que isso poderá ocasionar uma menor circulação de veículos automotores.

Sala das Sessões, em 9 de setembro de 2003.

Deputado FERNANDO DE FABINHO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

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.

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 que lhe prestem serviços, destinados 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. (Redação dada pela Lei nº 9.628, de 10.12.97).⁷~~

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. (Redação dada pela Lei nº 9.876, de 1999).

~~II - para o financiamento dos benefícios concedidos em razão do grau de incidência de incapacidade laborativa decorrente dos riscos ambientais do trabalho, conforme dispuser o regulamento, nos seguintes percentuais sobre o total das remunerações pagas ou creditadas, no decorrer do mês, aos segurados empregados e trabalhadores avulsos: (Redação dada pela Lei nº 9.628, de 10.12.97).~~

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: (Redação dada pela Lei nº 9.732, de 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.

LEI Nº 8.213, DE 24 DE JULHO DE 1991.

Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências.

Subseção IV Da Aposentadoria Especial

~~Art. 57. A aposentadoria especial será devida, uma vez cumprida a carência exigida nesta lei, ao segurado que tiver trabalhado durante 15 (quinze), 20 (vinte) ou 25 (vinte e cinco) anos, conforme a atividade profissional, sujeito a condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física.~~

~~§ 1º A aposentadoria especial, observado o disposto na Seção III deste capítulo, especialmente no art. 33, consistirá numa renda mensal de 85% (oitenta e cinco por cento) do salário de benefício, mais 1% (um por cento) desta, por grupo de 12 (doze) contribuições, não podendo ultrapassar 100% (cem por cento) do salário de benefício.~~

Art. 57. A aposentadoria especial será devida, uma vez cumprida a carência exigida nesta Lei, ao segurado que tiver trabalhado sujeito a condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física, durante 15 (quinze), 20 (vinte) ou 25 (vinte e cinco) anos, conforme dispuser a lei. (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 1995)

§ 1º A aposentadoria especial, observado o disposto no art. 33 desta Lei, consistirá numa renda mensal equivalente a 100% (cem por cento) do salário-de-benefício. (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 1995)

§ 2º A data de início do benefício será fixada da mesma forma que a da aposentadoria por idade, conforme o disposto no art. 49.

~~§ 3º O tempo de serviço exercido alternadamente em atividade comum e em atividade profissional sob condições especiais que sejam ou venham a ser consideradas prejudiciais à saúde ou à integridade física será somado, após a respectiva conversão, segundo critérios de equivalência estabelecidos pelo Ministério do Trabalho e da Previdência Social, para efeito de qualquer benefício.~~

~~§ 4º O período em que o trabalhador integrante de categoria profissional enquadrada neste artigo permanecer licenciado do emprego, para exercer cargo de administração ou de representação sindical, será contado para aposentadoria especial.~~

§ 3º A concessão da aposentadoria especial dependerá de comprovação pelo segurado, perante o Instituto Nacional do Seguro Social-INSS, do tempo de trabalho permanente, não ocasional nem intermitente, em condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física, durante o período mínimo fixado. (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 1995)

§ 4º O segurado deverá comprovar, além do tempo de trabalho, exposição aos agentes nocivos químicos, físicos, biológicos ou associação de agentes prejudiciais à saúde ou à integridade física, pelo período equivalente ao exigido para a concessão do benefício. (Redação dada pela Lei nº 9.032, de 1995)

§ 5º O tempo de trabalho exercido sob condições especiais que sejam ou venham a ser consideradas prejudiciais à saúde ou à integridade física será somado, após a respectiva conversão ao tempo de trabalho exercido em atividade comum, segundo critérios estabelecidos pelo Ministério da Previdência e Assistência Social, para efeito de concessão de qualquer benefício. (Incluído pela Lei nº 9.032, de 1995)

~~§ 6º É vedado ao segurado aposentado, nos termos deste artigo, continuar no exercício de atividade ou operações que o sujeitem aos agentes nocivos constantes da relação referida no art. 58 desta lei. (Incluído pela Lei nº 9.032, de 1995)~~

§ 6º O benefício previsto neste artigo será financiado com os recursos provenientes da contribuição de que trata o inciso II do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, cujas alíquotas serão acrescidas de doze, nove ou seis pontos percentuais, conforme a atividade exercida pelo segurado a serviço da empresa permita a concessão de aposentadoria especial após quinze, vinte ou vinte e cinco anos de contribuição, respectivamente. (Redação dada pela Lei nº 9.732, de 11.12.98)

§ 7º O acréscimo de que trata o parágrafo anterior incide exclusivamente sobre a remuneração do segurado sujeito às condições especiais referidas no caput. (Incluído pela Lei nº 9.732, de 11.12.98)

§ 8º Aplica-se o disposto no art. 46 ao segurado aposentado nos termos deste artigo que continuar no exercício de atividade ou operação que o sujeite aos agentes nocivos constantes da relação referida no art. 58 desta Lei. (Incluído pela Lei nº 9.732, de 11.12.98)

~~Art. 58. A relação de atividades profissionais prejudiciais à saúde ou à integridade física será objeto de lei específica.~~

Art. 58. A relação dos agentes nocivos químicos, físicos e biológicos ou associação de agentes prejudiciais à saúde ou à integridade física considerados para fins de concessão da aposentadoria especial de que trata o artigo anterior será definida pelo Poder Executivo. (Redação dada pela Lei nº 9.528, de 1997)

~~§ 1º A comprovação da efetiva exposição do segurado aos agentes nocivos será feita mediante formulário, na forma estabelecida pelo Instituto Nacional do Seguro Social — INSS, emitido pela empresa ou seu preposto, com base em laudo técnico de condições ambientais do trabalho expedido por médico do trabalho ou engenheiro de segurança do trabalho. (Incluído pela Lei nº 9.528, de 1997)~~

~~§ 2º Do laudo técnico referido no parágrafo anterior deverão constar informação sobre a existência de tecnologia de proteção coletiva que diminua a intensidade do agente agressivo a limites de tolerância e recomendação sobre a sua adoção pelo estabelecimento respectivo. (Incluído pela Lei nº 9.528, de 1997)~~

§ 1º A comprovação da efetiva exposição do segurado aos agentes nocivos será feita mediante formulário, na forma estabelecida pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, emitido pela empresa ou seu preposto, com base em laudo técnico de condições ambientais do trabalho expedido por médico do trabalho ou engenheiro de segurança do trabalho nos termos da legislação trabalhista. (Redação dada pela Lei nº 9.732, de 11.12.98)

§ 2º Do laudo técnico referido no parágrafo anterior deverão constar informação sobre a existência de tecnologia de proteção coletiva ou individual que diminua a intensidade do agente agressivo a limites de tolerância e recomendação sobre a sua adoção pelo estabelecimento respectivo. (Redação dada pela Lei nº 9.732, de 11.12.98)

§ 3º A empresa que não mantiver laudo técnico atualizado com referência aos agentes nocivos existentes no ambiente de trabalho de seus trabalhadores ou que emitir documento de comprovação de efetiva exposição em desacordo com o respectivo laudo estará sujeita à penalidade prevista no art. 133 desta Lei. (Incluído pela Lei nº 9.528, de 1997)

§ 4º A empresa deverá elaborar e manter atualizado perfil profissiográfico abrangendo as atividades desenvolvidas pelo trabalhador e fornecer a este, quando da rescisão do contrato de trabalho, cópia autêntica desse documento. (Incluído pela Lei nº 9.528, de 1997)

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.

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.

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:
(Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

LEI Nº 10.336, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2001.

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

.....

Art. 5º A Cide terá, na importação e na comercialização no mercado interno, as seguintes alíquotas específicas: (Redação dada pela Lei nº 10.636, de 2002)

.....

II – diesel, R\$ 390,00 por m³; (Redação dada pela Lei nº 10.636, de 2002)

.....

(Às Comissões de Desenvolvimento Regional e Turismo; de Serviços de Infraestrutura e de Assuntos Econômicos, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no DSEF, de 02/12/2009.

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO, sobre o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 310, de 2009 (Projeto de Lei nº 1.927, de 2003, na origem), do Deputado Fernando de Fabinho, que *institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - REITUP, condicionado à implantação do bilhete único temporal ou rede integrada de transportes*.

RELATOR: Senador **EDUARDO AMORIM**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 310, de 2009, do Deputado Fernando de Fabinho, visa a instituir Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (REITUP), por meio do qual se pretende reduzir os tributos incidentes sobre esse serviço e seus insumos, objetivando a correspondente redução das tarifas cobradas dos usuários.

A desoneração fiscal destina-se a pessoas jurídicas prestadoras dos serviços de transporte de passageiros por meio de ônibus, micro-ônibus, metrô, trem metropolitano e trólebus, atendidas determinadas condições.

Os benefícios fiscais propostos são os seguintes:

- 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;
- redução a zero da alíquota da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE/Combustíveis) na aquisição de óleo diesel a ser utilizado na prestação dos serviços;

- redução a zero, nos termos do regulamento, das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins, na aquisição de óleo diesel, gás veicular e combustíveis renováveis e não poluentes, bem como de chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar, utilizados diretamente na prestação de serviço 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;
- regime especial de cálculo e cobrança da parcela devida pela empresa da Contribuição destinada à Seguridade Social e ao financiamento da aposentadoria especial, consistente na aplicação das alíquotas, respectivamente, de 3,5% e 0,5% sobre o montante total da receita bruta da empresa.

A adesão ao Reitup dependerá do preenchimento de requisitos constantes da lei proposta e de outros que vierem a ser estabelecidos em regulamento. No caso de estados, Distrito Federal e municípios, os requisitos seriam os seguintes:

- assinatura de convênio com o Ministério das Cidades, no qual estarão previstas as seguintes contrapartidas locais: i) redução ou isenção de tributos, como ISS, taxas e ICMS; e ii) implantação de regime de bilhete único ou de sistema de transporte estruturado e integrado física e tarifariamente;
- delegação do serviço em conformidade com a legislação de concessões;
- instalação de conselho de transporte, com participação da sociedade civil;
- elaboração de laudo demonstrando o impacto dos incentivos concedidos e determinando os valores máximos das tarifas para as empresas que a ele aderirem.

Para as empresas prestadoras, os requisitos propostos são os seguintes:

- existência de contrato de concessão ou permissão com ente público que atenda aos requisitos anteriores;
- adesão, mediante termo de compromisso com força de título executivo extrajudicial, aos termos do convênio entre o ente outorgante e a União, com compromissos de prática das tarifas calculadas segundo o laudo e repasse de seus dados econômicos e contábeis aos órgãos responsáveis pelo Reitup; e
- aprovação da Receita Federal.

O regime de bilhete único é definido como “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”.

A seu turno, o sistema de transporte estruturado e integrado é caracterizado como “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”.

Caberá ao Poder Executivo federal fixar anualmente o montante total de renúncia fiscal da União, sendo que não haverá limite enquanto esse montante não for fixado.

Além dos benefícios tributários, o projeto também propõe um desconto mínimo de 75% sobre as tarifas de energia elétrica consumida nos sistemas de metrô, trens metropolitanos e trólebus, a ser compensado por aumento das tarifas dos demais consumidores.

O projeto determina, ainda, que o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) realize anualmente censo do número de

passageiros que utilizam transporte público urbano nos municípios com mais de cinquenta mil habitantes.

A proposição tem origem no Projeto de Lei (PL) nº 1.927, de 2003, do Deputado Fernando de Fabinho, que foi apreciado terminativamente na Câmara dos Deputados por Comissão Especial.

No Senado, o projeto foi distribuído às Comissões de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR); de Serviços de Infraestrutura (CI); e de Assuntos Econômicos (CAE), cabendo à última a decisão terminativa.

II – ANÁLISE

O exame da matéria inscreve-se entre as competências atribuídas à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo pelo art. 104-A do Regimento Interno do Senado Federal.

O PLC nº 310, de 2009, visa a alcançar um fim nobre, qual seja a redução das tarifas de transporte urbano de passageiros. Essa medida é necessária, tendo em vista que a Constituição considera o transporte coletivo de passageiros um serviço público de caráter essencial (art. 30, V).

O alto valor das passagens prejudica principalmente a população de baixa renda, que depende do sistema público de transportes para realizar seus deslocamentos quotidianos entre residência e trabalho. Estudos recentes indicam, inclusive, que grande parte da população das grandes cidades desloca-se a pé, por não dispor de meios para pagar pelo transporte coletivo.

Constata-se, por outro lado, que uma parcela substancial das receitas das empresas prestadoras, que poderia ser canalizada para investimentos em melhoria e ampliação dos serviços, destina-se ao pagamento de tributos.

Assim, ao estabelecer a redução da carga tributária que onera esse setor, vinculando-a à redução tarifária e à racionalização operacional dos sistemas, a proposição sob exame enseja benefício social de ampla repercussão.

III – VOTO

5

5

Ante o exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009.

Sala da Comissão, 13 de setembro de 2011

Senador Benedito de Lira, Presidente

Senador Eduardo Amorim, Relator



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Ricardo Ferraço



55046.25513

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009 (Projeto de Lei nº 1.927, de 2003, na origem), do Deputado Fernando de Fabinho, que institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – REITUP, condicionado à implantação de bilhete único temporal ou de rede integrada de transportes.

RELATOR: Senador RICARDO FERRAÇO

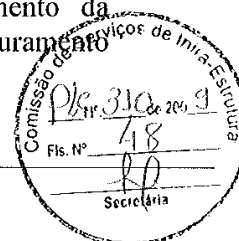
I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 310, de 2009 (Projeto de Lei nº 1.927, de 2003, na origem), de iniciativa do Deputado Fernando de Fabinho, visa instituir o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (REITUP), pelo qual é proposta uma redução de tributos incidentes sobre a prestação desses serviços e ainda na aquisição de insumos neles empregados, objetivando provocar o efeito de redução das tarifas cobradas aos usuários.

Os beneficiários diretos da desoneração fiscal proposta serão as pessoas jurídicas prestadoras dos serviços de transporte público de passageiros por meio de ônibus, micro-ônibus, metrô, trem metropolitano e trólebus, desde que cumpram os requisitos que ficarão estabelecidos como contrapartidas à fruição dos benefícios.

Os benefícios fiscais propostos são os seguintes:

- Redução à 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;





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Ricardo Ferraço

2

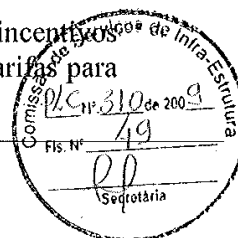


55046.25513

- Redução à zero da alíquota da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) incidente sobre a aquisição de óleo diesel a ser utilizado na prestação dos serviços de transporte coletivo público urbano e metropolitano;
- Redução à zero, nos termos do regulamento, das alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, incidentes na aquisição, com origem em produtor nacional ou importador, de óleo diesel, gás veicular, combustíveis renováveis e não poluentes, chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar, desde que utilizados diretamente na prestação dos serviços. Também propõe a mesma condição tributária para a energia elétrica utilizada na alimentação, tração e funcionamento de metrô, trens metropolitanos e trólebus, na operação dos centros de controle e das estações, e na iluminação de terminais e abrigos de passageiros;
- Regime especial de cálculo e cobrança da parcela devida pela empresa relativamente à Contribuição destinada à Seguridade Social e ao financiamento da aposentadoria especial, consistente na aplicação das alíquotas, respectivamente, de 3,5% e 0,5% sobre o montante total da receita bruta da empresa.

A adesão ao REITUP dependerá do preenchimento de requisitos constantes na lei proposta e de outros que vierem a ser estabelecidos em regulamento. No caso dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, é indicado o cumprimento do seguinte conjunto de requisitos:

- Assinatura de convênio com o Ministério das Cidades, em que estará prevista a redução ou a isenção de tributos, como ISS, taxas e ICMS, combinada com a implantação de regime de bilhete único ou de sistema de transporte estruturado e integrado física e tarifariamente;
- Delegação do serviço em conformidade com a legislação de concessões;
- Instalação de conselho de transporte, com participação da sociedade civil;
- Elaboração de laudo demonstrando o impacto dos incentivos concedidos e determinando os valores máximos das tarifas para





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Ricardo Ferraço

3



55046.25513

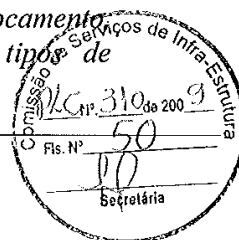
as empresas que aderirem ao REITUP.

Para as empresas beneficiárias, no restrito exercício da prestação dos serviços públicos de transporte coletivo, são exigidos os seguintes requisitos:

- A existência de contrato de concessão ou permissão com ente público que atenda aos requisitos anteriores;
- A adesão, mediante termo de compromisso com força de título executivo extrajudicial, aos termos do convênio entre o ente outorgante e a União, com compromisso de prática das tarifas calculadas segundo o laudo e de repasse dos dados econômicos e contábeis da empresa aos órgãos responsáveis pelo REITUP;
- A aprovação da Secretaria da Receita Federal do Brasil, que ainda poderá estabelecer regras especiais de fiscalização e controle sobre as operações beneficiadas, de tal forma que poderá excluir do regime especial de tributação proposto, a pessoa jurídica que desatender às exigências previamente estabelecidas e acordadas.

A proposição, em razão da exigência aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios, de implantar um sistema de transporte estruturado e integrado em que é praticado o regime de bilhete único, para então usufruir dos benefícios do REITUP, procura definir essas utilidades, de forma que:

- Bilhete único é *"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"*.
- Sistema de transporte estruturado e integrado é *"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*





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Ricardo Ferraço

4



55046.25513

serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, com o pagamento de uma única tarifa".

São ainda determinações previstas na proposição:

- A incumbência ao Poder Executivo federal em fixar anualmente o montante total de renúncia fiscal da União, sendo que não haverá limite enquanto esse montante não for fixado.
- Desconto mínimo de 75% sobre as tarifas de energia elétrica consumida nos sistemas de metrô, trens metropolitanos e trólebus.
- A incumbência ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para que realize anualmente censo do número de passageiros que utilizam transporte público urbano nos municípios com mais de cinquenta mil habitantes.

A proposição tem origem no Projeto de Lei (PL) nº 1.927, de 2003, do Deputado Fernando de Fabinho, que foi apreciado terminativamente na Câmara dos Deputados por Comissão Especial.

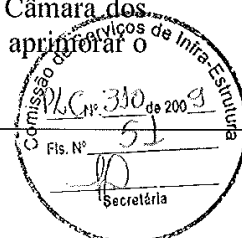
No Senado, o projeto foi distribuído às Comissões de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR), de Serviços de Infraestrutura (CI), e de Assuntos Econômicos (CAE), cabendo à última a decisão terminativa. O parecer da CDR foi favorável à proposição.

II – ANÁLISE

O exame da matéria inscreve-se entre as competências atribuídas à CI pelo art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal.

A análise da matéria considera que em sua tramitação, desde sua fase inicial ainda na Câmara dos Deputados, dois aspectos são mais relevantes e consideráveis a conclusão deste parecer:

I. A partir da apresentação do Projeto de Lei nº 1.927, em 2003, na Câmara dos Deputados foi instituída uma Comissão Especial com o objetivo de aprimorar o





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Ricardo Ferraço

5



55046.25513

conteúdo originalmente proposto, em razão de pesquisas constatarem que 37 milhões de brasileiros não utilizavam o transporte público, uma vez que não dispunham de recursos para pagar a tarifa. O seu texto final foi aprovado por unanimidade e com apoio de todos os partidos, visando desonerar o custo dos serviços de transporte público coletivo de passageiros, e assim reduzir os preços das tarifas cobrada dos usuários.

II. Em sua tramitação no Senado Federal, o PLC nº 310, de 2009 foi analisado no âmbito da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, que votou favoravelmente ao parecer pela aprovação, sem emenda de qualquer natureza, elaborado pelo eminente Senador Eduardo Amorim.

É também importante ressaltar que a proposição vem de encontro ao pensamento muito contemporâneo e lúcido, que recomenda não onerar com tributos, investimentos significantes de desenvolvimento ao município, ao estado e ao país.

É inegável que o REITUP vem ao encontro dessa linha de pensamento, porque estará permitindo o barateamento das operações para o transporte coletivo urbano e metropolitano de passageiros, que, em contrapartida dos benefícios concedidos aos operadores, traz a condição de propiciar ao usuário um valor tarifário mais suportável e em alguns casos, de acessibilidade ao transporte.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009, nos termos do Relatório da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado Federal.

Sala da Comissão, 17 de outubro de 2012.

João João, Presidente

[Assinatura], Relator





SENADO FEDERAL
COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA
Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009

ASSINAM O PARECER, NA REUNIÃO DE 17/10/2012, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)	
PRESIDENTE: <i>[Assinatura]</i>	
RELATOR: <i>[Assinatura]</i> <i>Malalo</i> <i>No</i>	
TITULARES	SUPLENTE
Bloco de Apoio ao Governo (PT, PDT, PSB, PC do B, PRB)	
LINDBERGH FARIAS	1- HUMBERTO COSTA <i>[Assinatura]</i>
DELCÍDIO DO AMARAL	2- JOSÉ PIMENTEL <i>[Assinatura]</i>
JORGE VIANA	3 - WELLINGTON DIAS <i>[Assinatura]</i>
WALTER PINHEIRO	4 - EDUARDO LOPES <i>[Assinatura]</i>
ASSIS GURGACZ	5 - PEDRO TAQUES
JOÃO CAPIBERIBE <i>[Assinatura]</i>	6 - RODRIGO ROLLEMBERG
INÁCIO ARRUDA	7 - VANESSA GRAZZIOTIN
Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PV)	
TOMÁS CORREIA <i>[Assinatura]</i>	1- ROMERO JUCÁ
WALDEMIR MOKA <i>[Assinatura]</i>	2- SÉRGIO SOUZA
LOBÃO FILHO <i>[Assinatura]</i>	3- ROBERTO REQUIÃO
VITAL DO RÊGO <i>[Assinatura]</i>	4- FRANCISCO DORNELLES
RICARDO FERRAÇO <i>[Assinatura]</i>	5- CLÉSIO ANDRADE <i>[Assinatura]</i>
EDUARDO BRAGA <i>[Assinatura]</i>	6- CASILDO MALDANER
CIRO NOGUEIRA <i>[Assinatura]</i>	7- IVO CASSOL <i>[Assinatura]</i>
Bloco Parlamentar da Minoria (PSDB, DEM)	
FLEXA RIBEIRO	1- AÉCIO NEVES
LÚCIA VÂNIA <i>[Assinatura]</i>	2- ALOYSIO NUNES FERREIRA <i>[Assinatura]</i>
CYRO MIRANDA <i>[Assinatura]</i>	3- ALVARO DIAS
WILDER MORAIS <i>[Assinatura]</i>	4- JAYME CAMPOS
Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC)	
FERNANDO COLLOR <i>[Assinatura]</i>	1 - ARMANDO MONTEIRO <i>[Assinatura]</i>
GIM ARGELLO <i>[Assinatura]</i>	2 - JOÃO VICENTE CLAUDINO <i>[Assinatura]</i>
BLAIRO MAGGI <i>[Assinatura]</i>	3 - VICENTINHO ALVES
PSOL	
	1-
PSD	
MARCO ANTÔNIO COSTA	1- SÉRGIO PETECÃO

