

## **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;

- 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 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 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 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,

, Presidente

, Relator