

PARECER N° , 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

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”.

de aumentar a integração e a racionalização dos sistemas de transporte público.

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

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.

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*”.

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.

, Presidente

, Relator

EMENDA N° 01 – CAE

(SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DA CÂMARA N° 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, faculte 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, faculte ao usuário a utilização de sistema integrado que propicie diversas alternativas de deslocamento, em todos os modos de transporte, tipos de serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, com o pagamento de uma única tarifa.

§ 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 metrôs, 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.