

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.

Em nível federal, já foram objeto de desoneração pelo governo federal os seguintes tributos:

- Contribuição para o PIS/PASEP, e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS), incidentes sobre as tarifas do serviço de transporte público: reduzida a zero por meio da Medida Provisória nº 617, de 31 de maio de 2013, em tramitação no Congresso Nacional;
- Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE/Combustíveis) na aquisição de óleo diesel a ser utilizado na prestação dos serviços: reduzida a zero pelo Decreto nº 7.764, de 22 de junho de 2012; e
- Contribuição patronal à Seguridade Social: foi reduzida, substituindo-se a alíquota sobre a folha de pagamento pela cobrança de 2% sobre o faturamento, por meio da 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.

O projeto promove **nova desoneração pelo governo federal**, consistente na redução a zero do PIS/Pasep e da Cofins, na aquisição de óleo diesel (afeta, principalmente, ônibus), energia elétrica (afeta, principalmente, metrô) e bens de capital (veículos, chassis/carrocerias e pneus).

Os requisitos e contrapartidas previstos no projeto, além dos que vierem a ser estabelecidos em regulamento, são, no tocante aos Estados, Distrito Federal e municípios, os seguintes:

- assinatura de convênio com o órgão responsável no governo federal, prevendo: i) desoneração de tributos de sua competência, 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 a participação da sociedade civil; e

- 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 previstas 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.

Ainda 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.

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”.

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 a esta Comissão de Assuntos Econômicos a deliberação em caráter terminativo.

Na Reunião Ordinária ocorrida no dia 18 de junho de 2013, foi lido o Relatório, e concedida vista coletiva, e o projeto recebeu 23 emendas.

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).

Entendemos que a proposta, quanto à juridicidade, e mesmo no mérito, merece alguns ajustes, a fim de facilitar sua operacionalização, que apresentamos na forma de emenda substitutiva. Os ajustes aqui propostos visam, ainda, aumentar a transparência e o controle social sobre o serviço, contribuindo para redução da tarifa.

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 neste Parecer, 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 - que desobriga a existência de limite para renúncia fiscal – o § 2º do mesmo dispositivo - que prevê reajuste automático do limite.

Cabe, também, introduzir mecanismos de controle da desoneração, a fim de evitar abusos, bem como para garantir o alcance de metas de eficiência energética. Para tanto, 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”.

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

A fim de facilitar o efetivo repasse dos descontos à tarifa, propomos, em relação ao ICMS, que envolve cadeias produtivas entre estados da federação, a inclusão da expressão “*inclusive mediante eventual*

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.

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.

Esta alteração é necessária, 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, o 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.

Nesta linha, cabe ressaltar nosso entendimento de 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, deve ser feito por meio de regulamentação, pelo Poder Executivo.

Ademais, no que respeita ao ICMS, é igualmente imperativo enfatizar que a concessão de incentivos tributários submete-se, como regra geral, à exigência legal de prévia aprovação de convênio pelo Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ). Nesta linha, uma alternativa seria, após a aprovação do Reitup, a utilização do instrumento do “convênio autorizativo”, que não afetaria, assim, os Estados que optarem por não aderir.

No tocante às emendas apresentadas, entendemos pela aprovação de diversas delas, na forma do substitutivo anexo, conforme passamos a expor:

A. Emendas nº 03, 04, 05 e 07 (Senadores Randolfe Rodrigues e Roberto Requião), nº 08 (Senador Inácio Arruda) e nº 20 (Senadores Ranfolfe Rodrigues, Roberto Requião e Inácio

Arruda): somos pela aprovação da emenda nº 20, que consolida, de forma sistemática, as alterações propostas pela demais emendas referidas neste item. Trata-se de **aumentar a transparência e o controle social sobre as planilhas de custos das empresas de transporte coletivo**, facilitando, assim, a fiscalização social sobre o cálculo das tarifas, e, por conseguinte, os descontos, por meio das seguintes medidas:

- Exigência de contratação de auditoria externa, para municípios com mais de 500 mil habitantes, para auxiliar na elaboração de laudo para o cálculo da tarifa;
- Garantia de publicação na Internet do laudo de cálculo das tarifas e dos relatórios e demonstrativos da auditoria na internet;
- Garantia de aplicação da Lei de Acesso à Informação, Lei 12.527, de 2011, às informações detidas por empresas de transporte coletivo, em razão de existência de contrato de concessão com o poder público;
- Exigência de elaboração de planilha detalhada de custos e receitas, inclusive para as empresas que não aderirem ao Regime Especial;
- Participação social nos procedimentos de cálculo das tarifas; e
- Responsabilização pela elaboração de laudos e planilhas com informações falsas.

B. Emendas nº 02 e 06 (Senadores Roberto Requião e Randolfe Rodrigues): somos pela rejeição, conforme articulação com os Autores, entendendo-se que, por alterar regras do procedimento licitatório, devem constar de debate próprio sobre as normas relativas à concessão de serviço público.

C. Emendas nº 09 (Senador Inácio Arruda): pela aprovação. A emenda, meritória, exige que os benefícios concedidos convertam-se integralmente em desconto nas tarifas. Evita-se, assim, que ocorra

apropriação indevida de receita por parte das empresas de transporte coletivo.

- D. **Emenda nº 10 (Senador Francisco Dornelles):** pela rejeição. A proposta é que os governos estaduais e municipais possam vincular a investimentos e subsídios na área do transporte até 30% do montante pago à União na rolagem da dívida. Embora se trate de preocupação legítima, entendemos que o assunto é alheio ao Reitup e deve ser tratado em fórum próprio.
- E. **Emenda nº 15 (Senador Dornelles):** pela aprovação. O Senador Dornelles propôs incluir as “barcas” entre os modais beneficiados pelo Reitup; o que está sendo efetuado, por meio de inclusão da expressão “*modais de transporte aquaviário*”, mais ampla.
- F. **Emenda nº 12 (Senador Acir Gurgacz):** pela aprovação parcial, da alínea *d* ao inciso I do art. 2º, e do item 1 da alínea *b* do inciso II também deste art. 2º. A emenda visa estabelecer planilha nacional de referência para o cálculo dos custos das empresas de transporte coletivo.
- G. **Emendas nº 11 e 13 (Senador Acir Gurgacz):** pela rejeição. Trata-se, respectivamente, de questões relativas às gratuidades e à repressão ao transporte ilegal de passageiros, que entendemos ser de competência municipal e estadual, na organização de seus serviços de transporte coletivo de passageiros.
- H. **Emenda nº 14 (Senador Acir Gurgacz):** pela rejeição, por se tratar de nova desoneração, do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica incidente sobre o setor, que traria impacto fiscal significativo.
- I. **Emenda nº 16 (Senadora Vanessa Graziotim):** a emenda inclui nova contrapartida, obrigando as empresas a prover creches aos funcionários. Há indiscutível impacto nos custos decorrente desta alteração, embora se trate de preocupação legítima.
- J. **Emenda nº 17 (Senadora Vanessa Graziotim):** pela aprovação. A emenda visa garantir que a empresa que tenha sido beneficiada pelo parcelamento de débitos siga pagando as parcelas, sob pena de exclusão do Regime.

K. Emenda nº 19 (Senadora Vanessa Graziotim): pela aprovação. Trata-se de medida adequada, pela inclusão de expressões como “preço justo” e o alcance de níveis de qualidade adequados entre os objetivos do Reitup.

L. Emenda nº 18 (Senador Aníbal Diniz): pela aprovação. Trata-se de emenda supressiva do art. 9º, que previa desoneração da contribuição sobre a folha de pagamento para 0,5% sobre a folha de pagamento. Com a aprovação desta emenda no mérito, foi preciso efetuar alteração para adequação do inciso IV do art. 3º, que tratava da referida desoneração.

M. Emenda nº 21 (Senador Jucá): pela rejeição. Trata-se de proposta para garantir que os municípios possam aderir ao Reitup, ainda que Estado opte por não aderir. Embora meritória, a proposta poderia reduzir os incentivos para adesão pelo Estado.

N. Emenda nº 22 (Senadora Vanessa Graziotim): pela aprovação. Ao prever a exigência de inclusão de mecanismos de rastreamento por GPS nos novos editais de licitação para empresas de transporte coletivo de passageiros, facilita-se a fiscalização do serviço pela sociedade e incrementa-se a transparência.

O. Emenda nº 23 (Senador Inácio Arruda): pela aprovação. A emenda estabelece que caberá à União compensar integralmente as concessionárias de energia elétrica pelas eventuais reduções de receitas anuais, em decorrência do desconto de 75% das tarifas de energia elétrica para as empresas de transporte coletivo de trens metropolitanos, metrôs e trólebus, previsto no art. 7º. Evita-se, assim, que este montante seja repassado mediante aumento aos demais consumidores tal como previsto originalmente.

Como se vê, as alterações propostas neste Parecer visam aperfeiçoar tecnicamente o projeto a fim de facilitar sua operacionalização, além de introduzir mecanismos adicionais de transparência e controle social sobre o serviço de transporte coletivo de passageiros, contribuindo, assim, para maior fiscalização sobre a tarifa e sua consequente redução.

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.

Além disso, a vigilância social, seja por meio dos Conselhos de transporte, seja por meio da análise das planilhas e laudos a serem publicados na Internet, garantindo-se a aplicação da Lei de Acesso à Informação às empresas que detenham contratos com o poder público, contribuirá para o aumento da eficiência das empresas de transporte coletivo. A transparência sobre eventuais apropriações indevidas de receita por parte das empresas de transporte coletivo contribuirá, assim, para a redução das tarifas.

Assim, 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, e das emendas nº 09, 12, 15, 17, 18, 19, 20, 22 e 23, na forma da emenda substitutiva anexa; e pela rejeição das emendas nº 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 10, 11, 13, 14, 16 e 21.

, 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 e Metropolitano de Passageiros – REITUP, baseado na redução de tributos incidentes sobre serviços e sobre os insumos neles empregados, para promover a redução das tarifas cobradas aos usuários, objetivando o preço justo e qualidade na 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, trólebus e modais de transporte aquaviário, 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, tomando como premissa o princípio do justo preço e da qualidade dos serviços;

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;

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;

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.

§ 5º Nos municípios e regiões metropolitanas com população igual ou superior a 500 mil habitantes, o órgão responsável pela gestão e fiscalização do sistema de transporte coletivo de passageiros deverá manter, obrigatoriamente, em novas licitações, sistema de controle operacional por geoprocessamento – GPS.

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, caso de a alíquota geral tenha valor positivo, mediante a 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 da Contribuição a cargo da empresa de que trata o inciso II do Art. 1º à Seguridade Social.

§ 1º Os benefícios do Regime Especial de que trata esta Lei deverão ser integralmente convertidos em correspondente redução das tarifas cobradas pela prestação dos serviços de transporte coletivo público urbano e metropolitano.

§ 2º As empresas que estejam com parcelamento de débitos referentes ao INSS, FGTS ou junto à Fazenda Pública Estadual ou Municipal devem continuar com os devidos pagamentos sob pena de exclusão do programa de benefícios previsto nesta Lei.

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.

Parágrafo único. A eventual redução da receita anual de empresa concessionária ou permissionária prestadora de serviço público de distribuição de energia elétrica, decorrente da aplicação do desconto instituído no caput, será compensada integralmente, conforme regulamento, pela União.

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 Os órgãos públicos concedentes do serviço de transporte coletivo de passageiros deverão publicar na Internet, por meio de planilhas em formato aberto, conforme o disposto no art. 8º, §3º da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, em seu sítio oficial, no mínimo, as seguintes informações:

I – o laudo a que se refere o art. 2º, I, d; e

II – os relatórios e demonstrativos elaborados pela empresa de auditoria a que se refere o art. 2º, inciso I, d, **in fine**.

Parágrafo único. A publicação de que trata o caput deverá ocorrer em periodicidade mínima anual, conforme regulamento.

Art. 10 Às empresas concessionárias de serviço público de transporte coletivo de passageiros, inclusive aquelas que não aderirem ao Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – REITUP, aplica-se a Lei nº 12.527, de 2011, obrigando-se a responder, nos termos da Lei, a pedidos de acesso à informação formulados por qualquer cidadão, conforme o disposto no Art. 7º, inciso III, da Lei nº 12.527, de 2011.

Art. 11 As empresas de que trata o Art. 10 ficam obrigadas a encaminhar ao órgão público concedente, para a divulgação na Internet de que trata o Art. 9º, planilha detalhada de custos e receitas.

§ 1º A planilha de que trata o caput deverá ser encaminhada, em periodicidade mínima anual, conforme regulamento, por meio do poder público do ente federado, ao Tribunal de Contas competente, ao qual caberá auditar a planilha e encaminhar parecer ao respectivo órgão legislativo e ao Chefe do Poder Executivo, que dela dará divulgação por meio do sítio oficial do município na rede mundial de computadores - Internet.

§ 2º Os documentos a que se referem o caput e a alínea *d* do inciso I do art. 2º serão assinados pelos responsáveis técnicos por sua produção e pelos representantes legais das respectivas pessoas jurídicas prestadoras do serviço de transporte coletivo municipal e metropolitano de passageiros.

§ 3º A apresentação ou divulgação de informações falsas previstas no caput e parágrafo anterior configurará crime previsto no art. 171 do Código Penal.

At. 12 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

LISTA DE VOTAÇÃO NOMINAL – Emenda nº 1-CAE (Substitutivo) apresentada ao PLC 310/2009.

TITULARES – Bloco de Apoio ao Governo (PSOL, PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTES – Bloco de Apoio ao Governo (PSOL, PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
DELCIÓDO AMARAL (PT)	X				1. PEDRO TAQUES (PDT)				
EDUARDO SUPlicy (PT)					2. WALTER PINHEIRO (PT)				
JOSE PIMENTEL (PT)					3. ANIBAL DINIZ (PT)	X			
HUMBERTO COSTA (PT)	X				4. EDUARDO LOPES (PRB)				
LINDBERGH FARIA (PT)(RELATOR)	X				5. JORGE VIANA (PT)				
Cristovam Buarque (PDT)					6. ACRÍLIO GURGACZ (PDT)	X			
RODRIGO ROLEMBERG (PSB)	X				7. ANTONIO CARLOS VALADARES (PSB)				
VANESSA GRAZZIOTIN (PC DO B)	X				8. INÁCIO ARRUDA (PC DO B)	X			
TITULARES – Bloco Parlamentar da Maioria (PV, PSD, PMDB, PP)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTES – Bloco Parlamentar da Maioria (PV, PSD, PMDB, PP)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
EDUARDO BRAGA (PMDB)	X				1. CASILDO MALDANER (PMDB)				
SÉRGIO SOUZA (PMDB)					2. RICARDO FERRAZO (PMDB)	X			
VALDIR RAUPP (PMDB)					3. VAGO				
ROBERTO REQUIÃO (PMDB)					4. EUNÍCIO OLIVEIRA (PMDB)				
VITAL DO RÉGO (PMDB)					5. WALDEMAR MOKA (PMDB)				
ROMERO JUCÁ (PMDB)					6. CLESIO ANDRADE (PMDB)				
LUIZ HENRIQUE (PMDB)					7. ANA AMÉLIA (PP)	X			
IVO CASSOL (PP)					8. CIRO NOGUEIRA (PP)				
FRANCISCO DORNELLES (PP)	X				9. BENEDITO DE LIRA (PP)				
KÁTIA ABREU (PSD)									
TITULARES – Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTES – Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
ALOYSIO NUNES FERRERA (PSDB)					1. FLEXA RIBEIRO (PSDB)				
CYRIO MIRANDA (PSDB)					2. AÉCIO NEVES (PSDB)				
ALVARO DIAS (PSDB)					3. PAULO BAUER (PSDB)				
JOSÉ AGripino (DEM)	X				4. LÚCIA VÁNIA (PSDB)				
JAYMÉ CAMPOS (DEM)					5. WILDER MORAIS (DEM)				
TITULARES – Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PSC, PPL, PR)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTES – Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PSC, PPL, PR)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
ARMANDO MONTEIRO (PTB)	X				1. GIMI (PTB)				
JOÃO VICENTE CLAUDINO (PTB)					2. ALFREDO NASCIMENTO (PR)				
BLAIRIO MAGGI (PR)	X				3. EDUARDO AMORIM (PSC)				
ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PR)					4. VICENTINHO ALVES (PR)				

TOTAL 16 SIM 15 NÃO — ABS — AUTOR — PRESIDENTE —

SALA DE REUNIÕES N° 19 DA ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, ANEXO II, EM 25/06/2013

Folha: 12
Rubrica: CB


SENADOR SÉRGIO SOUZA
 Presidente

O VOTO DO AUTOR DA PROPOSIÇÃO NÃO SERÁ COMPUTADO, CONSIGNANDO-SE SUA PRESENÇA PARA EFETO DE QUÓRUM (RISF, art. 132,§ 8º)

O PRESIDENTE TERÁ APENAS VOTO DE DESEMPATE NAS VOTAÇÕES OSTESENTIVAS, CONTANDO-SE, PORÉM, A SUA PRESENÇA PARA EFETO DE QUÓRUM (RISF, art. 51)

**EMENDA N° 01 – CAE (SUBSTITUTIVO) APRESENTADA AO
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 e Metropolitano de Passageiros – REITUP, baseado na redução de tributos incidentes sobre serviços e sobre os insumos neles empregados, para promover a redução das tarifas cobradas aos usuários, objetivando o preço justo e qualidade na 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, trólebus e modais de transporte aquaviário, 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, tomando como premissa o princípio do justo preço e da qualidade dos serviços;

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.

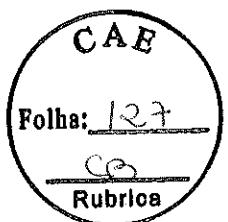
Art. 2º A adesão ao Regime Especial de que trata esta Lei depende do preenchimento dos requisitos fixados em regulamento, além dos seguintes:

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;

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;

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;

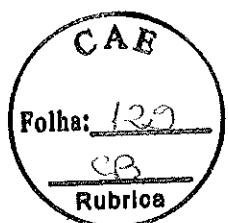
II – sistema de transporte estruturado e integrado aquele que, além de atender às demais condições fixadas pelo regulamento, faculte ao usuário a utilização de sistema integrado que propicie diversas alternativas de deslocamento, em todos os modos de transporte, tipos de serviços e linhas disponíveis 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.

§ 5º Nos municípios e regiões metropolitanas com população igual ou superior a 500 mil habitantes, o órgão responsável pela gestão e fiscalização do sistema de transporte coletivo de passageiros deverá manter, obrigatoriamente, em novas licitações, sistema de controle operacional por geoprocessamento – GPS.

Art. 3º Os benefícios do Regime Especial de que trata esta Lei consistem no seguinte:

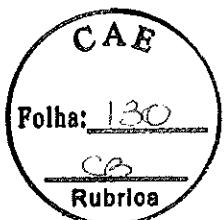
I – redução a zero das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidentes sobre o faturamento dos serviços de transporte público coletivo urbano e metropolitano de passageiros;

II – redução a zero da alíquota da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico sobre a comercialização ou importação de combustíveis – CIDE/Combustíveis, caso de a alíquota geral tenha valor positivo, mediante a 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 da Contribuição a cargo da empresa de que trata o inciso II do Art. 1º à Seguridade Social.

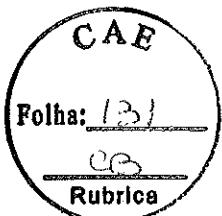
§ 1º Os benefícios do Regime Especial de que trata esta Lei deverão ser integralmente convertidos em correspondente redução das tarifas cobradas pela prestação dos serviços de transporte coletivo público urbano e metropolitano.

§ 2º As empresas que estejam com parcelamento de débitos referentes ao INSS, FGTS ou junto à Fazenda Pública Estadual ou Municipal devem continuar com os devidos pagamentos sob pena de exclusão do programa de benefícios previsto nesta Lei.

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.

Parágrafo único. A eventual redução da receita anual de empresa concessionária ou permissionária prestadora de serviço público de



distribuição de energia elétrica, decorrente da aplicação do desconto instituído no caput, será compensada integralmente, conforme regulamento, pela União.

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 Os órgãos públicos concedentes do serviço de transporte coletivo de passageiros deverão publicar na Internet, por meio de planilhas em formato aberto, conforme o disposto no art. 8º, §3º da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, em seu sítio oficial, no mínimo, as seguintes informações:

I – o laudo a que se refere o art. 2º, I, d; e

II – os relatórios e demonstrativos elaborados pela empresa de auditoria a que se refere o art. 2º, inciso I, d, **in fine**.

Parágrafo único. A publicação de que trata o caput deverá ocorrer em periodicidade mínima anual, conforme regulamento.

Art. 10 As empresas concessionárias de serviço público de transporte coletivo de passageiros, inclusive aquelas que não aderirem ao Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – REITUP, aplica-se a Lei nº 12.527, de 2011, obrigando-se a responder, nos termos da Lei, a pedidos de acesso à informação formulados por qualquer cidadão, conforme o disposto no Art. 7º, inciso III, da Lei nº 12.527, de 2011.

Art. 11 As empresas de que trata o Art. 10 ficam obrigadas a encaminhar ao órgão público concedente, para a divulgação na Internet de que trata o Art. 9º, planilha detalhada de custos e receitas.

§ 1º A planilha de que trata o caput deverá ser encaminhada, em periodicidade mínima anual, conforme regulamento, por meio do poder público do ente federado, ao Tribunal de Contas competente, ao qual caberá auditar a planilha e encaminhar parecer ao respectivo órgão legislativo e ao Chefe do Poder Executivo, que dela dará divulgação por meio do sítio oficial do município na rede mundial de computadores - Internet.



§ 2º Os documentos a que se referem o caput e a alínea *d* do inciso I do art. 2º serão assinados pelos responsáveis técnicos por sua produção e pelos representantes legais das respectivas pessoas jurídicas prestadoras do serviço de transporte coletivo municipal e metropolitano de passageiros.

§ 3º A apresentação ou divulgação de informações falsas previstas no caput e parágrafo anterior configurará crime previsto no art. 171 do Código Penal.

At. 12 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Comissões, 25 de junho de 2013.



Senador SÉRGIO SOUZA, Presidente em exercício

Senador LINDBERGH FARIAS, Relator





OF. 166/2013/CAE

Brasília, 25 de junho de 2013.

A Sua Excelência o Senhor
Senador RENAN CALHEIROS
Presidente do Senado Federal

Senhor Presidente,

Comunico a Vossa Excelência que esta Comissão aprovou, em reunião realizada nesta data, **Substitutivo Integral** oferecido ao Projeto de Lei da Câmara nº 310 de 2009, 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”, e que, nos termos do art. 282 do R.I.S.F., o referido SUBSTITUTIVO será submetido a turno suplementar.

Atenciosamente,



Senador SÉRGIO SOUZA

Vice-Presidente no exercício da Presidência da
Comissão de Assuntos Econômicos

Ofício terminativo.doc

Folha: 135

Rubrica

