



SENADO FEDERAL

PARECERES

Nºs 732 A 735, DE 2013

Sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009 (1.927/2003, 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.

PARECER Nº 732, DE 2013
(Da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo)

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 ~~de~~ ~~Combustíveis~~ (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 metrôs, 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 aderirem~~ 47817.19546

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, 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”.

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

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 ~~47817.19346~~ 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.

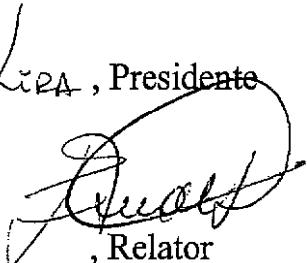
Constata-se, por outro lado, que uma parcela substancial das receitas das empresas prestadoras, que poderia ser canalizada para investimentos em melhoria e ampliação dos serviços, destina-se ao pagamento de tributos.

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

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

Sala da Comissão, 13 de setembro de 2011.

Sen. Benedito de Lira, Presidente

, Relator

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA N° 310, DE 2009.	
ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE 13/09/2011 OS(AS) SENHORES(AS)-SENADORES(AS)	
PRESIDENTE: <i>Sen. BENEDITO DE LIRA</i>	
RELATOR: <i>Sen. EDUARDO AMORIM</i>	
TITULARES	SUPLENTES
BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PDT, PSB, PCdoB, PRB)	
WELLINGTON DIAS (PT) <i>Wellington Dias</i>	1-PAULO PAIM (PT)
ANA RITA (PT) <i>Ana Rita</i>	2- ZEZE PERRELLA (PDT)
VANESSA GRAZZIOTIN (PCdoB) <i>Vanessa Graziotin</i>	3-JOSÉ PIMENTEL (PT)
VICENTINO ALVES (PR) <i>Vicentino Alves</i>	4-MAGNO MALTA (PR)
JOÃO DURVAL (PDT) <i>João Durval</i>	5-ACIR GURGACZ (PDT)
LÍDICE DA MATA (PSB) <i>Lídice da Mata</i>	6-VAGO
BLOCO PARLAMENTAR DA MAIORIA (PV, PMDB, PP, PMN, PSC)	
ANA AMÉLIA (PP) <i>Ana Amélia</i>	1-JOÃO ALBERTO SOUZA (PMDB)
EDUARDO AMORIM (PSC) <i>Eduardo Amorim</i>	2-LOBÃO FILHO (PMDB)
VITAL DO RÉGO (PMDB) <i>Vital do Régo</i>	3-VAGO
WILSON SANTIAGO (PMDB) <i>Wilson Santiago</i>	4-EUNÍCIO OLIVEIRA (PMDB)
JIRO NOGUEIRA (PP) <i>Jiro Nogueira</i>	5-REDITARIO CASSOL (PP)
BENEDITO DE LIRA (PP) <i>Benedito de Lira</i>	6-GARIBALDI ALVES (PMDB)
BLOCO PARLAMENTAR DA MINORIA (PSDB, DEM)	
VAGO	1-LÚCIA VÂNIA (PSDB)
CÍCERO LUCENA (PSDB)	2-VAGO
MARIA DO CARMO ALVES (DEM)	3-JOSÉ AGRIPIINO (DEM)
PTB	
MOZARILDO CAVALCANTI <i>Mozarildo Cavalcanti</i>	1-ARMANDO MONTEIRO
PSOL	
VAGO	1- VAGO

PARECER Nº 733, DE 2013
(Da Comissão de Serviços de Infraestrutura)

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 metrôs, 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, 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*”.
- Sistema de transporte estruturado e integrado é “*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*”.

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 apurar 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 desonerasar 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.

Jairinho, Presidente

, Relator

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:

RELATOR:

TITULARES

SUPLENTES

Bloco de Apoio ao Governo (PT, PDT, PSB, PC do B, PRB)

LINDBERGH FARIA	1- HUMBERTO COSTA
DELcíDIO DO AMARAL	2- JOSÉ PIMENTEL
JORGE VIANA	3 - WELLINGTON DIAS
WALTER PINHEIRO	4 - EDUARDO LOPES
ASSIS GURGACZ	5 - PEDRO TAQUES
JOÃO CAPIBERIBE	6 - RODRIGO ROLLEMBERG
INÁCIO ARRUDA	7 - VANESSA GRAZZIOTIN

Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PV)

TOMÁS CORREIA	1- ROMERO JUCÁ
WALDEMAR MOKA	2- SÉRGIO SOUZA
LOBÃO FILHO	3- ROBERTO REQUIÃO
VITAL DO RÉGO	4- FRANCISCO DORNELLES
RICARDO FERRAÇO	5- CLÉSIO ANDRADE
EDUARDO BRAGA	6- CASILDO MALDANER
CIRO NOGUEIRA	7- IVO CASSOL

Bloco Parlamentar da Minoria (PSDB, DEM)

FLEXA RIBEIRO	1- AÉCIO NEVES
LÚCIA VÂNIA	2- ALOYSIO NUNES FERREIRA
CYRO MIRANDA	3- ALVARO DIAS
WILDER MORAIS	4- JAYME CAMPOS

Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC)

FERNANDO COLLOR	1 - ARMANDO MONTEIRO
GIM ARGELLO	2 - JOÃO VICENTE CLAUDINO
BLAIRO MAGGI	3 - VICENTINHO ALVES

PSOL

1-

PSD

MARCO ANTÔNIO COSTA	1- SÉRGIO PETECÃO
---------------------	-------------------

PARECER Nº 734, DE 2013
(Da Comissão de Assuntos Econômicos)
(1º Pronunciamento – Turno único)

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.

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.

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”.

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 regra de reajuste automático do limite.

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.

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 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 Ranolfe 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 – 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 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 ônibus, 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 auditá-la 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.

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

Comissão de Assuntos Econômicos - CAE
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 310, de 2009

TERMINATIVO

ASSINAM O PARECER, NA 37ª REUNIÃO, DE 25/06/2013, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)

PRESIDENTE: *SEN. SERGIO SOUTA* SEN. SERGIO SOUTA - VICE-PRESIDENTE NO EXERCÍCIO
RELATOR: *SEN. SERGIO SOUTA* DA PRESIDÊNCIA

Bloco de Apoio ao Governo(PSOL, PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)	
Delcídio do Amaral (PT)	1. Pedro Taques (PDT)
Eduardo Suplicy (PT)	2. Walter Pinheiro (PT)
José Pimentel (PT)	3. Aníbal Diniz (PT) <i>Aníbal Diniz</i>
Humberto Costa (PT)	4. Eduardo Lopes (PRB)
Lindbergh Farias (PT)	5. Jorge Viana (PT)
Cristovam Buarque (PDT)	6. Acir Gurgacz (PDT) <i>Acir Gurgacz</i>
Rodrigo Rollemberg (PSB)	7. Antonio Carlos Valadares (PSB)
Vanessa Grazziotin (PC DO B)	8. Inácio Arruda (PC DO B)
	9. Randolph Rodrigues (PSOL) <i> Randolph Rodrigues</i>
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PSD, PMDB, PP)	
Eduardo Braga (PMDB) <i>Eduardo Braga com assinatura</i>	1. Casildo Maldaner (PMDB)
Sérgio Souza (PMDB)	2. Ricardo Ferraço (PMDB) <i>Ricardo Ferraço</i>
Valdir Raupp (PMDB)	3. VAGO
Roberto Requião (PMDB)	4. Eunício Oliveira (PMDB)
Vital do Rêgo (PMDB)	5. Waldemir Moka (PMDB)
Romero Jucá (PMDB)	6. Clésio Andrade (PMDB)
Luiz Henrique (PMDB)	7. Ana Amélia (PP) <i>Ana Amélia</i>
Ivo Cassol (PP)	8. Ciro Nogueira (PP)
Francisco Dornelles (PP)	9. Benedito de Lira (PP)
Kátia Abreu (PSD)	
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)	
Aloysio Nunes Ferreira (PSDB)	1. Flexa Ribeiro (PSDB)
Cyro Miranda (PSDB)	2. Aécio Neves (PSDB)
Alvaro Dias (PSDB)	3. Paulo Bauer (PSDB)
José Agripino (DEM)	4. Lúcia Vânia (PSDB)
Jayme Campos (DEM)	5. Wilder Morais (DEM)
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PPL, PR)	
Armando Monteiro (PTB)	1. Gim (PTB)
João Vicente Claudino (PTB)	2. Alfredo Nascimento (PR)
Blairo Maggi (PR)	3. Eduardo Amorim (PSC)
Antônio Carlos Rodrigues (PR)	4. Vicentinho Alves (PR)

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

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

TITULARES – Bloco de Apoio ao Governo		SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTES – Bloco de Apoio ao Governo		SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
DELCIÓDO AMARAL (PT)	(PSOL, PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)					1. PEDRO TAQUES (PDT)					
EDUARDO SUPlicy (PT)		X				2. WALTER PINHEIRO (PT)					
JOSÉ RIMENTE (PT)						3. ANBAL DINIZ (PT)					
HUMBERTO COSTA (PT)		X				4. EDUARDO LOPES (PRB)					
INDBERGH FARIAS (PT) RELATOR		X				5. JORGE VIANA (PT)					
CROSTOVAM BURARQUE (PDT)						6. ACR GURGACZ (PDT)					
RODRIGO ROLLEMBERG (PSE)		X				7. ANTONIO CARLOS VALADARES (PSB)					
VANESSA GRAZZIOTIN (PC DO B)		X				8. INÁCIO ARRUDA (PC DO B)					
TITULARES – Bloco Parlamentar da Maioria		SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTES – Bloco Parlamentar da Maioria		SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
(PV, PSD, PMDB, PP)						(PV, PSD, PMDB, PP)					
F. GUARDO BRAGA (PMDB)		X				1. CASILDO MALDANER (PMDB)					
SÉRGIO SOUZA (PMDB)						2. RICARDO FERRAZO (PMDB)					
VALDIR RAUPH (PMDB)						3. VAGO					
ROBERTO REQUIÃO (PMDB)						4. EUNÍCIO OLIVEIRA (PMDB)					
W. TAL. DO RÉGO (PMDB)						5. WALDEMIRO MOKA (PMDB)					
ZOMERO JUCA (PMDB)						6. CLEÓSIO ANDRADE (PMDB)					
J. JIZ HENRIQUE (PMDB)						7. ANA AMÉLIA (PP)					
JOÃO CASSOL (PP)						8. CIRO NOGUEIRA (PP)					
FRANCISCO DORNELLES (PP)						9. BENEDITO DE LIRA (PP)					
KATIA ABREU (PSD)											
TITULARES – Bloco Parlamentar Minoria		SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTES – Bloco Parlamentar Minoria		SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
(PSDB, DEM)						(PSDB, DEM)					
ALOYSIO NUNES FERREIRA (PSDB)						1. FLEXA RIBEIRO (PSDB)					
CYRO MIRANDA (PSDB)						2. AÉCIO NEVES (PSDB)					
J. LIVARO DIAS (PSDB)						3. PAULO BAUER (PSDB)					
J. SEAGRIPINO (DEM)		X				4. LÚCIA VÂNIA (PSDB)					
J. YME CAMPÔS (DEM)						5. WILDER MORAIS (DEM)					
TITULARES – Bloco Parlamentar União e Força		SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTES – Bloco Parlamentar União e Força		SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
(PTB, PSC, PP, PR)						(PTB, PSC, PPL, PR)					
ARMANDO MONTEIRO (PTB)		X				1. GIM (PTB)					
J. DÁO VICENTE CLAUDIO (PTB)						2. ALFREDO NASCIMENTO (PR)					
ELAIRO MACQU (PR)		X				3. EDUARDO AMORIM (PSC)					
ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PR)						4. VICENTINHO ALVES (PR)					

TOTAL 46 SIM 15 NÃO — ABS — AUTOR — PRESIDENTE —

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

O VOTO DO AUTOR DA PROPOSIÇÃO NÃO SERÁ COMPUTADO, CONSIGNANDO-SE SUA PRESENÇA PARA EFEITO DE QUÓRUM (RISF, art. 132,§8º).
O PRESIDENTE TERÁ APENAS VOTO DE DESEMPATE NAS VOTAÇÕES OSTENSIVAS, CONTANDO-SE, PORÉM, A SUA PRESENÇA PARA EFEITO DE QUÓRUM (RISF, art. 51).


SENADOR **SÉRGIO SOUZA**
Presidente

Emendas nºs 1 a 29, apresentadas no turno
suplementar na Comissão de Assuntos
Econômicos

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

CAE (Comissão de Assuntos Econômicos)		PROPOSIÇÃO PLC 310/2009		
Emenda Nº 1	DATA 25/06/2013	AUTOR: ALVARO DIAS		Nº 1
(nos termos do art. 282 - RISF) (Título Suplementar)				
1(<input checked="" type="checkbox"/>) SUPRESSIVA 2(<input type="checkbox"/>) SUBSTITUTIVA 3(<input type="checkbox"/>) MODIFICATIVA 4(<input type="checkbox"/>) ADITIVA 5(<input type="checkbox"/>) SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PAGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

EMENDA SUPRESSIVA

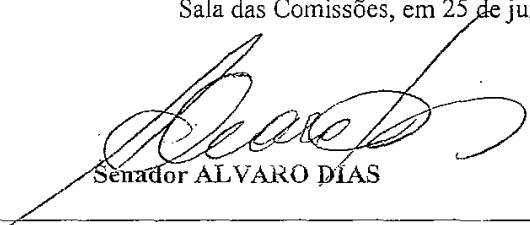
Suprimir a expressão “, salvo contribuição previdenciária ou restituição direta”, do inciso III do art. 3º com a redação dada ao projeto pela Emenda 01-CAE:

Justificação

Se o objetivo é conceder uma desoneração tributária efetiva, é preciso permitir que créditos acumulados possam ser usados para pagar contribuições previdenciárias, e até serem restituídos diretamente pelo fisco, sob pena de não se concretizar a efetiva redução da carga tributária, como já ocorre em vários outros incentivos já concedidos em tributos federais nas quais o contribuinte não consegue recuperar e aproveitar os créditos.

Sala das Comissões, em 25 de junho de 2013.

Senador ALVARO DIAS

CAE (Comissão de Assuntos Econômicos)				
Emenda Nº 2				
(nos termos do art. 282 - RISF) APRESENTAÇÃO DE EMENDAS (Turno Suplementar)				
DATA 25/06/2013	PROPOSIÇÃO PLC 310/2009			
AUTOR: ALVARO DIAS Nº 2				
1() SUPRESSIVA 2() SUBSTIT 3() MODIFICATIVA 4(X) ADITIVA 5()SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PAGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
EMENDA ADITIVA				
<p>Acrescentar novo parágrafo ao art.4º da redação dada ao projeto pela Emenda 01-CAE, com a seguinte redação.</p> <p>“Art.4º</p> <p>§ 1º (renumerado atual parágrafo único)</p> <p>§ 2º O montante total da renúncia fiscal de cada Estado, do Distrito Federal e de cada Município decorrente desta Lei não poderá ultrapassar o limite global fixado anualmente pelo respectivo Poder Executivo e nem o valor da mesma renúncia da União no território do respectivo ente federado, cabendo ao Poder Executivo Federal publicar discriminadamente o valor da renúncia federal em cada caso, como anexo a proposta orçamentária anual, para permitir que cada um dos outros governos possam elaborar o seu orçamento já fixando o limite da respectiva renúncia.” (NR).</p>				
Justificação				
<p>Isonomia federativa é um preceito que deve nortear todas as definições desta proposta legislativa. Esta emenda estende aos governos estaduais e municipais a mesma limitação ao tamanho da renúncia definida para o governo federal e, mais que isso, também prevê que aqueles incentivos não devem superar o federal, para deixar claro que se trata de uma parceria federativa.</p>				
Sala das Comissões, em 25 de junho de 2013.  Senador ALVARO DIAS				

CAE
(Comissão de Assuntos Econômicos)

Emenda Nº 3

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

(nos termos do art. 282 - RISF)
(Turno Suplementar) DATA
26/06/2013

PROPOSIÇÃO
PLC 310/2009

AUTOR: ALVARO DIAS

Nº

3

1() SUPRESSIVA 2() SUBSTIT 3(X) MODIFICATIVA 4() ADITIVA 5()SUBSTITUTIVO GLOBAL

PAGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------	-----------	--------	--------

EMENDA MODIFICATIVA

Dar nova redação a letra 2, da alínea a, do inciso I, do art.2º da redação dada ao projeto pela Emenda 01-CAE, com a seguinte redação:

“Art.2º
I-
a)
.....

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 ou na forma de subvenções diretas aos usuários para redução do seu custo efetivo, observadas as demais disposições legais aplicáveis; e

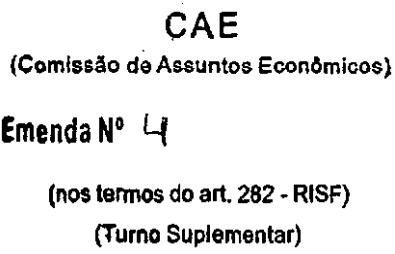
.....” (NR)

Justificação

Esta emenda prevê que os governos estaduais e municipais que já concedem subvenções sociais aos usuários dos transportes coletivos possam contar tal dispêndio como um mecanismo de redução de custos dos usuários para fins de adesão ao REITUP.

Sala das Comissões, em 26 de junho de 2013.

Senador ALVARO DIAS



EMENDA
(Ao substitutivo do Projeto de Lei n° 310, de 2009)

Dê-se a seguinte redação ao art. 7º da Emenda nº 01, da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), Substitutivo, apresentada ao Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009:

“Art. 7º Às tarifas de energia elétrica consumida na tração de veículos de transporte público coletivo urbano de passageiros, como os sistemas de metrô, de trens metropolitanos, de veículos leves sobre trilhos e de trólebus, será aplicado desconto mínimo de 75% (setenta e cinco por cento), nos termos do regulamento.

Parágrafo único. A redução da receita da empresa concessionária ou permissionária prestadora de serviço público de distribuição de energia elétrica, decorrente da aplicação do desconto instituído no *caput*, será compensada integralmente pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), conforme regulamentação do Poder Executivo.”

JUSTIFICAÇÃO

A decisão de adotar subsídios para o transporte coletivo é de caráter eminentemente político e decorre, principalmente, da preocupação com questões de cunho social. As consequências econômicas de tal decisão, no entanto, não podem ser negligenciadas. Na esfera da Economia, “não existe almoço grátis”. Como as concessionárias e as permissionárias de distribuição de energia elétrica têm a garantia contratual e constitucional da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, o desconto na tarifa de energia elétrica dado a uma classe de consumidores deverá ser compensado pelo ingresso de recursos de outra fonte.

De acordo com a redação do art. 7º da Emenda nº 01, da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), Substitutivo, apresentada ao Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009, a União terá de cobrir a queda de receita das concessionárias decorrente

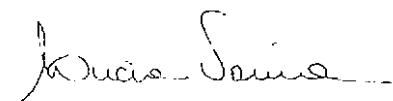
do subsídio aplicado às tarifas de energia elétrica consumida na tração de veículos de transporte coletivo público urbano de passageiros. Essa solução, contudo, não nos parece adequadamente desenvolvida por desconsiderar as alterações ocorridas no setor elétrico, principalmente com a edição da MPV nº 605, de 2013, – posteriormente incorporada ao Projeto de Lei de Conversão da MPV nº 609, de 2013, que aguarda a sanção presidencial – e a sua regulamentação. O novo arcabouço legal estabelece que a compensação para as distribuidoras de energia elétrica pelos subsídios aplicados às tarifas de determinadas classes de consumidores seja provida pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE).

A CDE possui duas fontes principais de recursos: os consumidores do Sistema Elétrico Interligado Nacional (SIN) e, com maior participação, o Tesouro Nacional, que, autorizado pela MPV nº 615, de 2013, pode emitir títulos públicos para atender a essa finalidade. Em que pesem as preocupações com a dívida pública, parece-nos mais coerente com a atual estruturação do setor elétrico, que o subsídio aplicado às tarifas de energia elétrica do transporte público coletivo urbano de passageiros, tal como ocorre com as outras tarifas de energia elétrica subsidiadas pela União, seja compensado pela CDE.

Diante da decisão política de conceder o subsídio mínimo de 75%, previsto no art. 7º da Emenda nº 01, da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), Substitutivo, apresentada ao Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009, propomos que a compensação pela queda da receita das concessionárias e das permissionárias de distribuição de energia elétrica seja feita com recursos da CDE.

Além disso, propomos o acréscimo do veículo leve sobre trilhos, conhecido pela sigla VLT, às modalidades, citadas no *caput*, de transporte público coletivo urbano de passageiros beneficiadas pelo subsídio, pois tal modal será adotado por diversas cidades brasileiras.

Ante o exposto, solicito o apoio de meus colegas Parlamentares para a aprovação desta emenda.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Kátia Sáenz".

CAE
(Comissão de Assuntos Econômicos)

Emenda N° 5

(nos termos do art. 282 - RISE)

(Título Suplementar)

DATA
01/07/2013

EMENDA
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

PROPOSIÇÃO
PLC 310/2009

AUTOR: ALVARO DIAS

Nº

1() SUPRESSIVA 2() SUBSTIT 3() MODIFICATIVA 4(**X**) ADITIVA 5()SUBSTITUTIVO GLOBAL

PAGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------	-----------	--------	--------

EMENDA ADITIVA

Acrescentar um §3º ao art.1º da redação dada ao projeto pela Emenda 01-CAE, com a seguinte redação:

“Art. 1º

§ 3º Na hipótese de os serviços descritos no artigo 1º, §1º, serem prestados sob regime de parceria público-privada, a redução de alíquotas prevista no referido dispositivo aplica-se também à contraprestação pecuniária paga pelo poder público para a complementação da receita tarifária auferida pelo concessionário, bem como sobre o aporte de recursos destinado aos investimentos em bens reversíveis ao poder concedente, previsto no §2º do artigo 6º da Lei 11.079, de 30 de dezembro de 2004.

Justificação

O cenário atual coloca o desafio de buscar a máxima eficiência na prestação de serviços públicos de transporte coletivo de passageiros, que pode ser traduzida na melhoria da qualidade dos serviços disponibilizados aos usuários, inovação, eficiência de execução e gestão e, do ponto de vista da economicidade, a efetiva redução dos recursos públicos demandados, proporcionando assim uma tarifa justa.

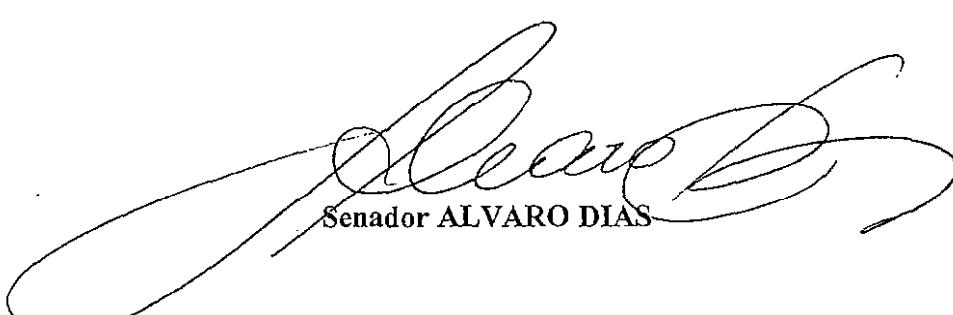
Uma das formas de atingir esses objetivos é a prestação dos serviços de transporte de passageiros sob o regime de parceria público-privada. Essa modalidade contratual permite que o poder público amplie a sua capacidade de investimento utilizando o financiamento privado e mantenha níveis adequados de tarifas cobradas dos usuários mediante a complementação da receita tarifária auferida pelo parceiro privado com pagamento de contraprestação pecuniária.

Importante ressaltar que, em face da própria estruturação econômico-financeira

dos contratos de PPP, a contraprestação pecuniária ingressa na concessionária como receita e sofre, portanto, todas as incidências tributárias correspondentes, as quais, caso não tratadas adequadamente, podem retirar a eficiência dessa modalidade contratual. Considerando que a contraprestação nada mais é do que a complementação de receita do concessionário pela prestação do serviço de transporte de passageiros, convém explicitar que também tal parcela fica desonerada da incidência de PIS/PASEP e COFINS, sob pena de não se alcançar o objetivo final da desoneração que é a prestação eficiente e economicamente justa do serviço ao usuário.

Igual tratamento deve ser dado ao aporte de recursos do poder público em bens reversíveis, eis que esse instituto apenas difere da contraprestação em função do momento do pagamento e pela sua destinação específica aos bens que propiciarão a prestação do serviço e receita correspondente. Essa correspondência foi, inclusive, reconhecida recentemente pela Receita Federal que, por meio da Instrução Normativa RFB no 1342, de 5 de abril de 2013, que disciplina o tratamento tributário do aporte de recursos, estabelecendo a equivalência de alíquotas entre a obra de infraestrutura e a atividade a qual a mesma encontra-se atrelada, quando esta última esteja sujeita ao regime cumulativo, como é o caso do serviço de transporte de passageiros, a teor do disposto no inciso XII, do artigo 10 da Lei no 10.833/2003.

Sala das Comissões, em 01 de julho de 2013.



Senador ALVARO DIAS

CAE
(Comissão de Assuntos Econômicos)

Emenda N° 6

(nos termos do art. 282 - RISF)
(Título Suplementar)

EMENDA **(Ao Substitutivo nº 1 ao PLC nº 310/2009)**

Insira-se no art. 3º, Inciso III, alínea a, item 1:

“..., desde que adicionado na proporção mínima de 20% de biodiesel (B20).”

JUSTIFICATIVA

Atualmente, todo óleo diesel de uso terrestre no país recebe a adição de 5% de biodiesel, o denominado B5.

O aumento do uso de 15% de biodiesel ao diesel, ou seja, o uso do B20 no transporte coletivo urbano e metropolitano de passageiros ampliará os seguintes impactos positivos:

O programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel (PNPB) **beneficia, anualmente, mais de 105 mil agricultores familiares** no fornecimento de matérias-primas para a produção desse combustível sustentável.

Inclusão produtiva de milhares de agricultores o que potencializará o desenvolvimento de novas cadeias de oleaginosas para a produção de biodiesel, adequadas às aptidões e biodiversidade de cada região, funcionando, ainda, como vetor da redução da pobreza extrema no campo e contribuindo para mitigação das disparidades regionais.

Somente em 2012, R\$ 2 bilhões foram adquiridos dos agricultores familiares como resultado de uma parceria inédita no mundo em que as indústrias de biodiesel asseguraram capacitação e assistência técnica.

Benefícios ambientais e de saúde pública, resultando na **diminuição da emissão de poluentes**. As emissões de gases do efeito estufa (GEEs) geradas durante todo o ciclo de vida do biodiesel feito a partir de óleo de soja, mostra que o uso do produto pode diminuir a poluição entre 65% e 72% quando comparado ao diesel de petróleo.

Na cidade de São Paulo já se utiliza o B20 em 2.000 ônibus que compõe a chamada Ecofrota. O biodiesel, além de ser isento de enxofre, reduz significativamente os demais poluentes emitidos pelo diesel fóssil, inclusive

os cancerígenos. Com o uso de 20% de biodiesel adicionado ao diesel, o benefício de usufruir a redução significativa das emissões será para os usuários de transporte coletivo e para toda a população.

O Brasil terá **impactos positivos da balança comercial** pela redução da importação de diesel. Em 2012, o país dispendera US\$ 6,6 bilhões com a importação de diesel, número que corresponde a 34% de todo o saldo da Balança Comercial Brasileira no ano passado (US\$ 19,4 bilhões). Se não fosse o uso obrigatório do B5 esse dispêndio, em 2012, seria acrescido em US\$ 2,3 bilhões em razão da substituição de parte da importação de diesel fóssil por um combustível renovável.

A capacidade instalada de produção de biodiesel ultrapassa 7 bilhões de litros por ano para um mercado de 2,7 bilhões de litros (B5), o que significa mais de **60% de capacidade ociosa** dessa **indústria nascente**. Enquanto isso, o país continua de forma desnecessária importando diesel de petróleo, mais nocivo à saúde e exportando metade da safra da soja, em grão, sem a desejável agregação de valor.

O preço dos últimos leilões de biodiesel realizados pela ANP para o atendimento da mistura obrigatória de biodiesel ao diesel atingiram patamares que o tornam efetivamente competitivo ao óleo **diesel não causando, assim, qualquer impacto inflacionário**.

Sala das Comissões, em 01 de julho de 2013.



Senador Blairo Maggi

CAE
(Comissão de Assuntos Econômicos)

Emenda N° 7

(nos termos do art. 282 - RISF)
(Túmo Suplementar)

EMENDA
(Ao Substitutivo nº 1 ao PLC nº 310/2009)

Suprime-se o item 6, da alínea "a", do inciso III, do art. 3º:

Justificativa

Considerando as peculiaridades do Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros disponíveis em diferentes regiões, unidades da federação e municípios no país, notadamente a diversidade no padrão de qualidade da prestação desse serviço público, torna-se de difícil controle a aplicação dos benefícios do Regime Especial de que trata esta Lei para o item 6 da alínea "a" do inciso 3 do art.3º "pneus e câmaras de ar" pela seguinte razão: Não existe controle e fiscalização para verificar a origem do conjunto pneu e câmara de ar, o que existe são normas e fiscalização para o controle de qualidade do uso do conjunto.

Sala das Comissões, em 01 de julho de 2013.



Senador Blairo Maggi

CAE
(Comissão de Assuntos Econômicos)

Emenda N° 8

EMENDA
(a Emenda nº 1-CAE (Substitutivo) ao PLC nº 310, de 2009)

(nos termos do art. 282 - RISF)

(Turno Suplementar)

Modifique-se a Emenda nº 01- CAE (Substitutivo) ao PLC nº 310, de 2009, para alterar o item 1 da alínea “a” do inciso I do art. 2º, bem como conferir ao § 5º do mesmo art. 2º a redação seguinte, renumerando-se o atual § 5º para § 6º; suprime-se o art. 4º do Substitutivo, renumerando-se os artigos seguintes; inclua-se o § 2º ao art. 7º do Substitutivo, com a seguinte redação, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:

“Art. 2º

.....
1. a redução, a isenção ou a não incidência de impostos sobre os serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, incluindo o imposto sobre serviços de qualquer natureza, e das taxas de fiscalização e de serviço dos respectivos transportes, admitida a hipótese de restituição às empresas de que trata o inciso II deste artigo;

.....
§ 5º O Estado, o Distrito Federal e o Município que conceder subsídios para redução do valor da tarifa de regime ou sistema previsto no item 3 da alínea “a” do inciso I deste artigo poderá computar também a respectiva despesa para fins de atendimento dos requisitos mínimos previstos nos itens 1 e 2 da referida alínea.

.....
“Art. 7º

.....
§ 2º A compensação dos impactos nas receitas também poderá ser realizada à custa da Conta de Desenvolvimento Energético – CDE, criada pela Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002.”

JUSTIFICACÃO

Esta emenda objetiva aperfeiçoar o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (REITUP) ao promover quatro modificações no Substitutivo ao Projeto nº 16:

da Câmara nº 310, de 2009, aprovado pela Comissão de Assuntos Econômicos na reunião de 25 de junho de 2013.

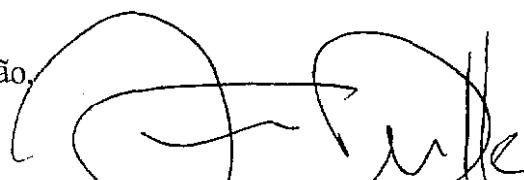
Primeiramente, é preciso conformar à Constituição e melhorar a redação do texto que trata da contrapartida dos Municípios (art. 2º, I, “a”, 1, do Substitutivo). O art. 88, II, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias exige alíquota mínima de 2% enquanto não for editada lei complementar que discipline a concessão de isenções, incentivos e benefícios fiscais relativos ao Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS). Portanto, hoje, a exigência de se reduzir a zero a alíquota do ISS é inconstitucional. Também é importante precisar que se trata de concessão de benefícios relativos a tributos incidentes sobre transporte coletivo urbano de passageiros.

Em segundo lugar, é necessário prever como contrapartida os subsídios concedidos pelos governos estaduais, distrital e municipais, à conta do próprio orçamento, para redução do valor da tarifa (§ 5º ao art. 2º do Substitutivo).

Não há razão para aplicar uma limitação à renúncia a critério exclusivo do Executivo, pois o regime ora criado já tem caráter facultativo, ou seja, adere o governo que tiver interesse. Assim, proponho a supressão do art. 4º do Substitutivo.

Por fim, para compensar os efeitos da redução dos custos de energia elétrica, é preciso contemplar a hipótese recentemente acionada pelo governo federal, que custeia as perdas das concessionárias. Por isso, proponho a inclusão do § 2º ao art. 7º do Substitutivo.

Sala da Comissão,



Senador FRANCISCO DORNELLES

CAE

(Comissão de Assuntos Econômicos)

Emenda N° 9

EMENDA
(a Emenda n° 1-CAE (Substitutivo) ao PLC n° 310, de 2009)

(nos termos do art. 282 - RISF)

(Turno Suplementar)

Modifique-se a Emenda n° 01- CAE (Substitutivo) ao PLC n° 310, de 2009, para alterar o item 1 da alínea “a” do inciso I do art. 2º, bem como conferir ao § 5º do mesmo art. 2º a redação seguinte, renumerando-se o atual § 5º para § 6º; e suprima-se o art. 4º do Substitutivo, renumerando-se os artigos seguintes:

“Art. 2º

.....
1. a redução, a isenção ou a não incidência de impostos sobre os serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, incluindo o imposto sobre serviços de qualquer natureza, e das taxas de fiscalização e de serviço dos respectivos transportes, admitida a hipótese de restituição às empresas de que trata o inciso II deste artigo;

.....
§ 5º O Estado, o Distrito Federal e o Município que conceder subsídios para redução do valor da tarifa de regime ou sistema previsto no item 3 da alínea “a” do inciso I deste artigo poderá computar também a respectiva despesa para fins de atendimento dos requisitos mínimos previstos nos itens 1 e 2 da referida alínea.

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda objetiva aperfeiçoar o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (REITUP) ao promover quatro modificações no Substitutivo ao Projeto de Lei da Câmara n° 310, de 2009, aprovado pela Comissão de Assuntos Econômicos na reunião de 25 de junho de 2013.

Primeiramente, é preciso conformar à Constituição e melhorar a redação do texto que trata da contrapartida dos Municípios (art. 2º, I, “a”, 1, do Substitutivo). O art. 88, II, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias exige alíquota mínima de 2% enquanto não for editada lei

complementar que discipline a concessão de isenções, incentivos e benefícios fiscais relativos ao Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS). Portanto, hoje, a exigência de se reduzir a zero a alíquota do ISS é inconstitucional. Também é importante precisar que se trata de concessão de benefícios relativos a tributos incidentes sobre transporte coletivo urbano de passageiros.

Em segundo lugar, é necessário prever como contrapartida os subsídios concedidos pelos governos estaduais, distrital e municipais, à conta do próprio orçamento, para redução do valor da tarifa (§ 5º ao art. 2º do Substitutivo).

Não há razão para aplicar uma limitação à renúncia a critério exclusivo do Executivo, pois o regime ora criado já tem caráter facultativo, ou seja, adere o governo que tiver interesse. Assim, proponho a supressão do art. 4º do Substitutivo.

Sala da Comissão,



Senador FRANCISCO DORNELLES

CAE

(Comissão de Assuntos Econômicos)

Emenda Nº 10

(nos termos do art. 282 - RISF)
(Título Suplementar)

EMENDA

(Emenda nº 10 ao Substitutivo do PLC nº 310 de 2009)

Dê-se ao inciso II do § 3º do artigo 2º do substitutivo ao PLC 310/009, a seguinte redação:

" Art. 2º -

§ 3º -

II - em débito com as fazendas públicas federal, estadual, ou municipal, inclusive relativo a contribuições previdenciárias, salvo se tenha iniciado processo administrativo de parcelamento de débitos perante as citadas fazendas públicas."

Justificativa

O inciso II prevê que as empresas em débito com as fazendas públicas não poderão participar do Reitup. Contudo poderão ocorrer casos de empresas que mesmo em débito com o fisco possam ter iniciado o processo de parcelamento e os procedimentos de concessão do financiamento estejam em curso por ocasião de participar do Reitup.

Assim, a alteração proposta visa amparar as empresas que estejam em curso do processo de parcelamento de débitos.

Sala das Sessões, 02 de julho de 2013.

Senador Acir Gurgacz

(PDT-RO)

Suprime-se o artigo 11 do Substitutivo ao PLC 310 de 2009.

Justificativa

O artigo 11 do substitutivo estabelece a obrigatoriedade das concessionárias ou permissionárias dos serviços de transporte público coletivo urbano e metropolitano o encaminhamento ao poder público de planilha detalhada de custos e receitas, bem como que esta planilha seja disponibilizada ao Tribunal de Contas competente, para ser auditada e posterior divulgação na Internet.

O disposto no citado artigo não atentou para a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1.995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, a qual é aplicada à todos os entes federativos, ou seja, União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

O artigo 31 da citada lei estabelece os encargos da concessionária, como a obrigação de prestar contas da gestão do serviço ao poder concedente e aos usuários, nos **termos definidos no contrato** (inciso III), bem como permitir que os encarregados da fiscalização do serviço e o livre acesso aos equipamentos e as instalações e **registros contábeis** (inciso V).

Dessa forma o objetivo do artigo 11 já está sendo praticado a mais de 18 anos pelo poder público delegante dos serviços de transporte público, não havendo necessidade do referido artigo.

É importante lembrar que a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação e a consolidação das leis, em conformidade com Artigo 59 da Constituição Federal, estabelece princípios a serem obedecidos na elaboração das leis, claramente expresso no artigo inciso IV do artigo 7º: *“o mesmo assunto não poderá ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subsequente se destine a complementar lei considerada básica, vinculando-se a esta por remissão expressa”*.

É importante lembrar que a Lei nº 8.987/95 não é uma lei básica, é uma lei regulamentadora de dispositivo constitucional, ou seja, o artigo 175 da Constituição Federal.

Além disso, o artigo 11 estabelece uma missão ao Tribunal de Contas, sem definir o ente federativo a qual citada corte de contas pertence, criando assim dúvidas ao intérprete da futura lei.

É importante frisar que missão conferida no citado artigo, caso seja aplicado ao Tribunal de Contas de União não encontrará respaldo nas suas atribuições elencadas no artigo 71 da Constituição Federal.

CAE
(Comissão de Assuntos Econômicos)

Emenda Nº 12

(nos termos do art. 282 - RISF)
(Turno Suplementar)

EMENDA
(Ao Substitutivo do PLC 310 de 2009)

Suprime-se o artigo 10 do Substitutivo ao PLC 310 de 2009.

Justificativa

O artigo 10 do substitutivo estabelece a aplicabilidade da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011 que regula o acesso a informações em conformidade com os artigos 5º, 37 e 216 da Constituição Federal às empresas concessionárias e permissionárias do serviço de transporte público coletivo urbano e metropolitano de passageiros, bem como a obrigação de fornecer informações a qualquer cidadão a respeito do serviço.

A citada estabelece lei garante ao cidadão o direito constitucional de receber dos órgãos públicos informações do seu interesse particular (art. 5º, inc. XXXIII da CF), bem como as reclamações relativas à prestação dos serviços públicos em geral e o acesso aos registros e informações sobre os atos do governo (art. 37, Parágrafo 3º da CF). Para tanto, observa-se no seu artigo 1º, estão listadas as **pessoas jurídicas de Direito Público** que estão subordinadas a lei no atendimento ao cidadão brasileiro.

A única exceção a regra geral de subordinação a lei, encontra-se no artigo 2º ao estabelecer que se aplicam-se as disposições da lei, no que couber, às **entidades privadas sem fins lucrativos**.

Assim, o teor do artigo 11 não atentou que as empresas concessionárias ou permissionárias do serviço de transporte público são **pessoas jurídicas de Direito Privado**, e dessa forma, não poderiam estar subordinadas ao texto da lei, por não existir previsão constitucional para este fim. Não se pode ignorar que a Lei nº 12.527/2011 foi elaborada em atendimento a uma determinação constitucional, ou seja, garantir que o Poder Público de qualquer ente federativo preste todas as informações necessárias ao cidadão brasileiro.

Assim, quem tem a responsabilidade de cumprir o teor do artigo 10, prestando informações a qualquer cidadão é o Poder Público responsável pela prestação do serviço de transporte público e não as empresas concessionárias e permissionárias do serviço.

Além da inobservância do comando constitucional e do objetivo da Lei nº 12.527/2011, não foi considerado o teor da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1.995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, a qual é aplicada à todos os entes federativos, ou seja, União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Observe-se que no artigo 7º, inciso III da Lei nº 8.987/95 foi estabelecido o direito ao usuário do serviço de receber informações para defesa dos seus interesses, tanto do poder público quanto da concessionária do serviço.

CAE
(Comissão de Assuntos Econômicos)

Emenda N° 13

(nos termos do art. 282 - RISF)
(Turno Suplementar)

EMENDA
(Emenda nº 13, ao substitutivo do PLC 310 de 2009)

Dê-se ao inciso IV do artigo 3º do substitutivo ao PLC 310/009, a seguinte redação:

" Art. 3º -

IV - A redução da contribuição a cargo da concessionária ou permissionária, destinada à Seguridade Social prevista nos incisos I e III do artigo 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, com a aplicação da alíquota de 2 % (meio por cento) sobre o montante da receita bruta.

Justificativa

A Lei 12.547 de 2011 estabeleceu no seu artigo 7º, inciso III que a contribuição social incidente sobre o faturamento bruto das concessionárias e permissionárias do serviço é de 2 %. Contudo a atual redação do inciso IV traz imperfeições que podem gerar conflito na aplicabilidade da lei.

Assim a emenda proposta visa adequar o teor da Lei nº 12.547 com o substitutivo ao PLC 310/2009.

Sala das Sessões, 02 de julho de 2013.

Senador Acir Gurgacz
(PDT-RO)

CAE

(Comissão de Assuntos Econômicos)

Emenda N° 14

(nos termos do art. 282 - RISF)

(Turno Suplementar)

EMENDA

(ao PLC n° 310, de 2009)

Modificar o parágrafo quinto do art. 2º, com a redação dada pela Emenda 01-CAE, com a seguinte redação:

“Art.2º

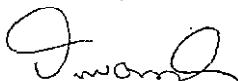
.....

§ 5º Nos municípios e regiões metropolitanas com população igual ou superior a 200 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.

Justificação

Esta emenda visa reduzir o corte populacional para os municípios que deverão exigir nas licitações de ônibus o GPS; isto porque o número de cidades com mais de 500 mil habitantes no País é muito baixo, devendo-se reduzir o corte para ampliar o alcance da medida.

Sala da Comissão,



Senadora VANESSA GRAZZIOTIN
PCdoB/AM

CAE
(Comissão de Assuntos Econômicos)
Emenda N° 15
(nos termos do art. 282 - RISF)
(Turno Suplementar)

EMENDA
(ao PLC nº 310, de 2009)

Inclua-se onde couber:

Art. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) disponibilizará aos Estados e Municípios que optarem pela prestação direta dos serviços de transporte coletivo urbano e metropolitano linha de financiamento destinada à constituição e à renovação de frota veicular própria, bem como para o fortalecimento do órgão gestor.

JUSTIFICAÇÃO

Nos termos do art. 30, V, da Constituição, o transporte coletivo pode ser prestado diretamente ou sob regime de concessão ou permissão. Na prática, entretanto, poucos municípios prestam o serviço diretamente. A opção pela delegação à iniciativa privada, em muitos casos, deve-se a falta de recursos para constituição e renovação de frota própria de veículos, decorrente do estado de penúria em que se encontram as contas públicas de quase todos os governos locais.

Propomos que o BNDES supra essa demanda, mediante a abertura de linha de financiamento destinada a financiar os estados e os municípios para constituição e renovação de frotas próprias, com o que abrir-se-á uma importante alternativa de organização desse serviço.

Sala da Comissão,

Senador RANDOLFE RODRIGUES

CAE (Comissão de Assuntos Econômicos)	
Emenda Nº 16	
(nos termos do art. 282 - RISF)	
(Turno Suplementar)	
	DATA

EMENDA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

PROPOSIÇÃO
PLC 310/2009

AUTOR
Senador ROBERTO REQUIÃO

Nº
PRONTUÁRIO

1() SUPRESSIVA 2() SUBSTIT 3(X) MODIFICATIVA 4() ADITIVA 5()SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------	-----------	--------	--------

EMENDA MODIFICATIVA

Modifica o inciso III do art. 9º; modifica o Art. 10; e modifica o caput e o §1º do Art. 11, com a redação dada pela Emenda 01-CAE, com a seguinte redação:

Art. 9º

III – as planilhas de custos e receitas e o balanço patrimonial de que trata o art. 11.

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.

§ 1º As empresas de que trata o caput obrigam-se a responder, conforme previsto no art. 7º, inciso III, da Lei nº 12.527, de 2011, a pedidos de informação encaminhados por qualquer cidadão, por intermédio do órgão público concedente.

§ 2º Recebido o pedido de informação de que trata este artigo, o órgão público concedente o encaminhará imediatamente à empresa demandada, para que forneça a informação, sob as penas da Lei.

§ 3º Em caso de recusa da empresa em fornecer a informação, o órgão público concedente deverá promover a apuração para aplicação de sanção à empresa, desde a advertência até a revogação da concessão, responsabilizando-se por omissão o agente público que deixar de promover esta apuração.

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 e balanço patrimonial.

§ 1º Os documentos de que trata o caput deverão ser encaminhados em periodicidade mínima anual, conforme regulamento, por meio do poder público do ente federado, ao Tribunal de Contas competente, ao qual caberá auditá-los e encaminhar parecer ao respectivo órgão legislativo e ao Chefe do Poder Executivo, que deles dará divulgação por meio do sítio oficial do município na rede mundial de computadores - Internet.

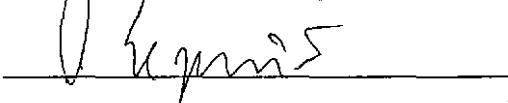
§ 2º ...

§ 3º

Justificação

A proposta visa também aperfeiçoar os mecanismos de transparência da proposta, ao incluir entre os documentos a serem divulgados na Internet o balanço patrimonial das empresas. Além disso, a emenda busca detalhar a forma de aplicação da Lei de Acesso às empresas de transporte coletivo, a fim de conferir maior efetividade. Assim, fica estabelecido que os pedidos de informação deverão ser encaminhados à empresa por intermédio do órgão público correspondente, com a consequente responsabilização por omissão tanto da empresa quanto do órgão público.

ASSINATURA



SENADOR ROBERTO REQUIÃO

CA
(Comissão de Assuntos Econômicos)

EMENDA

Emenda N° 17

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

(nos termos do art. 282 - RISF)
(Turno Suplementar)

DATA
PROPOSIÇÃO
PL.C 310/2009

AUTOR
Senador Roberto Requião

Nº
PRONTUÁRIO

1() SUPRESSIVA 2() SUBSTIT 3(X) MODIFICATIVA 4() ADITIVA 5()SUBSTITUTIVO GLOBAL

PAGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------	-----------	--------	--------

EMENDA MODIFICATIVA

Modifica o art. 2º, com a redação dada pela Emenda 01-CAE, com a seguinte redação:

“Art.2º

.....
I -

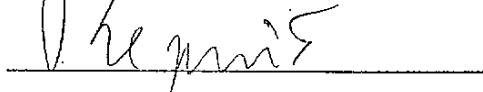
.....
d) a elaboração, pelo órgão incumbido da administração e fiscalização dos transportes públicos de passageiros no Município, na região metropolitana ou na região integrada de desenvolvimento econômico, em conformidade com as especificações do regulamento, de laudo demonstrando o impacto econômico financeiro dos incentivos concedidos pelo Regime Especial, exigindo-se a contratação de auditoria externa independente, com atuação de âmbito nacional, para municípios com população superior a 200 mil habitantes; e

.....
e) a determinação da redução nos valores das tarifas do transporte coletivo urbano e metropolitano para as empresas que aderirem ao Reitup, conforme metodologia definida em regulamento, incluindo valores de referência para os custos, garantida a apropriação dos ganhos de eficiência na redução da tarifa, e admitindo-se o emprego de valores próprios da realidade local, divergentes dos valores de referência, quando mais favoráveis à redução das tarifas.

Justificacão

.....
A emenda reduz o corte dos municípios para exigência de contratação de auditoria externa, dos 500 mil previstos originalmente, para 200 mil habitantes, considerando que poucas cidades brasileiras tem este número de habitantes.

ASSINATURA



SENADOR ROBERTO REQUIÃO

CAE
(Comissão de Assuntos Econômicos)

Emenda N° 18

(nos termos do art. 282 - RISF)
(Turno Suplementar)

EMENDA
(Ao Substitutivo do Projeto de Lei da Câmara n° 310, de 2009)

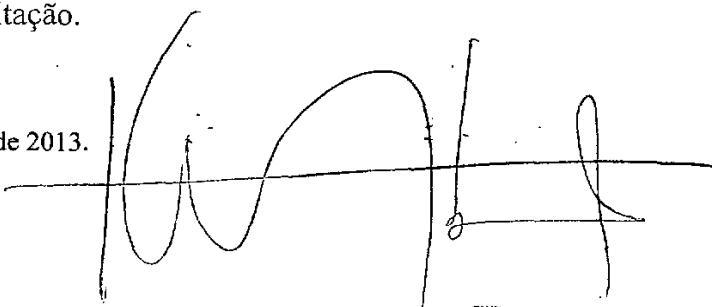
Insira-se novo artigo no PLC n° 310, de 2009, na redação dada pela Emenda n° 01 – CAE (Substitutivo), antes da cláusula de vigência, com a seguinte redação:

“Art. Os entes federados terão prazo de dois anos, a contar da publicação da presente lei, para implantação do regime de bilhete único ou sistema de transporte estruturado e integrado física e tarifariamente previsto no art. 2º, I, alínea “a”, item 3, e delegação de serviços de transporte coletivo de que trata o art. 2º, I, alínea “b”, ambos desta lei.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda cria um prazo de dois anos para adequação dos entes federados aos termos da presente, notadamente no que concerne à implantação do regime de bilhete único ou sistema de transporte estruturado e integrado física e tarifariamente e à delegação de serviços de transporte coletivo por meio de licitação.

Sala da Comissão, 2 de julho de 2013.



CAE

(Comissão de Assuntos Econômicos)

Emenda N° 19

(nos termos do art. 282 - RISF)

(Turno Suplementar)

EMENDA

(Ao Substitutivo do Projeto de Lei da Câmara n° 310, de 2009)

Substitua-se na Ementa e em todos os dispositivos do PLC n° 310, de 2009, na redação dada pela Emenda n° 01 – CAE (Substitutivo), a expressão “Metropolitano” por “de caráter urbano” e a expressão “Metropolitano de Passageiros” por “de caráter Urbano de Passageiros”; **suprima-se** os termos “no Município, na região metropolitana ou na região integrada de desenvolvimento econômico” constantes do art. 2º, inciso I, alínea “d”, e os termos “em Município, região metropolitana ou região de desenvolvimento econômico” do art. 2º, inciso II, alínea “a”; e introduza-se um inciso III no § 1º do art. 2º da proposição com a seguinte redação:

“Art. 2º.....

.....

§ 1º.....

.....

III - Transporte de caráter urbano é aquele definido nos incisos XI, XII e XIII do art. 4º da Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012.” (NR)

Dê-se ao inciso I do § 3º do art. 2º do PLC n° 310, de 2009, na redação dada pela Emenda n° 01 – CAE (Substitutivo), a seguinte redação:

“Art. 2º

.....
§ 3º.....

I – prestadora de serviço de transporte intermunicipal, interestadual e internacional de passageiros, salvo os de caráter urbano definidos no inciso III do § 1º desse artigo.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que “Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana” e dá outras providências, estabelece que a Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município. Essa política, que deve atender ao Estatuto da Cidade, tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

A Lei nº 12.587, de 2012, preferiu a expressão “de caráter urbano” à expressão “metropolitano”, por ser a primeira uma terminologia mais técnica. O art. 4º desta lei dispõe:

“Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades

integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

.....

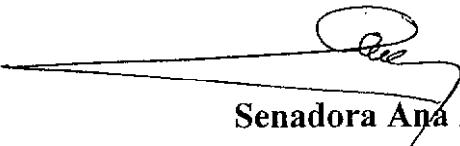
XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.”

A presente emenda visa adequar a terminologia do Substitutivo aprovado ao PLC nº 310, de 2009 (Emenda nº 1 – CAE), aos termos da mencionada Lei nº 12.587, de 2012.

Sala da Comissão, 2 de julho de 2013.



Senadora Ana Amélia

(PP – RS)

CAE
(Comissão de Assuntos Econômicos)

Emenda N° 20

(nos termos do art. 282 - RISF)

(Título Suplementar)

Modifica o inciso IV do art. 2º; acrescenta um § ao Art. 2º; acrescenta o artigo que menciona, onde couber, com a redação dada pela Emenda 01-CAE, com a seguinte redação:

"Art. 3º.....

.....
IV – redução da Contribuição a cargo da empresa de que trata o inciso II do Art. 1º à Seguridade Social para 2% sobre o faturamento, conforme o disposto no Art. 7º-A da lei 12.526, de 14 de dezembro de 2011.

(...)

§3º - Os benefícios tributários concedidos por esta Lei vigorarão enquanto durar a adesão ao Regime Especial, independentemente da suspensão das desonerações concedidas de forma geral aos contribuintes, relativamente aos tributos aqui previstos, cabendo ao órgão público respectivo revogar os benefícios caso a empresa deixe de cumprir alguma contrapartida.

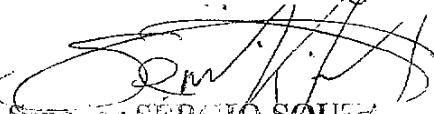
.....
Art. A Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar acrescido do seguinte Art. 7º-A:

"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 2% (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, enquanto vigorar a adesão, na forma da Lei, ao Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - REITUP".

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de emenda que visa promover adequação de redação, tendo em vista as desonerações já concedidas pelo Governo Federal.

Sala da Comissão, 2 de julho de 2013.


Senador SÉRGIO SOUZA

CAE
(Comissão de Assuntos Econômicos) I

Emenda N° 24

EMENDA
(à Emenda n° 01-CAE (Substitutivo) ao PLC n° 310, de 2009)

(nos termos do art. 282 - RISF)
(Turno Suplementar)

Modifique-se a Emenda n° 01- CAE (Substitutivo) ao PLC n° 310, de 2009, para alterar o item 1 da alínea "a" do inciso I do art. 2º, bem como conferir ao § 5º do mesmo art. 2º a redação seguinte, renumerando-se o atual § 5º para § 6º; e suprima-se o art. 4º do Substitutivo, renumerando-se os artigos seguintes:

"Art. 2º

.....
1. a redução, a isenção ou a não incidência de impostos sobre os serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, incluindo o imposto sobre serviços de qualquer natureza, admitida a hipótese de restituição às empresas de que trata o inciso II deste artigo;

.....
§ 5º O Estado, o Distrito Federal e o Município que conceder subsídios para redução do valor da tarifa de regime ou sistema previsto no item 3 da alínea "a" do inciso I deste artigo poderá computar também a respectiva despesa para fins de atendimento dos requisitos mínimos previstos nos itens 1 e 2 da referida alínea.

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda objetiva aperfeiçoar o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (REITUP) ao promover quatro modificações no Substitutivo ao Projeto de Lei da Câmara n° 310, de 2009, aprovado pela Comissão de Assuntos Econômicos na reunião de 25 de junho de 2013.

Primeiramente, é preciso conformar à Constituição e melhorar a redação do texto que trata da contrapartida dos Municípios (art. 2º, I, "a", 1, do Substitutivo). O art. 88, II, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias exige alíquota mínima de 2% enquanto não for editada lei complementar que discipline a concessão de isenções, incentivos e benefícios fiscais relativos ao Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS).

Portanto, hoje, a exigência de se reduzir a zero a alíquota do ISS é inconstitucional. Também é importante precisar que se trata de concessão de benefícios relativos a tributos incidentes sobre transporte coletivo urbano de passageiros.

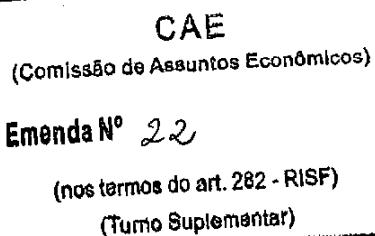
Em segundo lugar, é necessário prever como contrapartida os subsídios concedidos pelos governos estaduais, distrital e municipais, à conta do próprio orçamento, para redução do valor da tarifa (§ 5º ao art. 2º do Substitutivo).

Não há razão para aplicar uma limitação à renúncia a critério exclusivo do Executivo, pois o regime ora criado já tem caráter facultativo, ou seja, adere o governo que tiver interesse. Assim, proponho a supressão do art. 4º do Substitutivo.

Sala da Comissão, 2 de julho de 2013.



Senador FRANCISCO DORNELLES



EMENDA (MODIFICATIVA)

(à Emenda nº 01- CAE (Substitutivo) ao PLC nº 310, de 2009)

Modificar o item 2, da alínea “a”, do inciso I, do art. 2º, com a redação dada pela Emenda 01-CAE, com a seguinte redação:

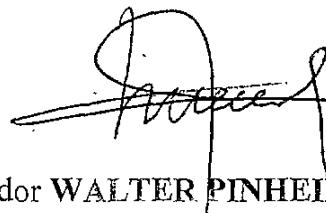
“Art. 2º

2. a concessão de subsídio ou de restituição direta às empresas de que trata o inciso II, até valor equivalente à redução do 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 aplicáveis; e

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda visa aperfeiçoar o REITUP ao promover a exclusão da expressão “até valor integral”, que será substituída pela expressão “até valor equivalente à redução do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços”, em atenção à autonomia dos Estados de, no âmbito do CONFAZ, definirem, de forma negocial, o tamanho da desoneração sobre este imposto. Esta alteração não prejudica a redução das tarifas, pois, aprovado convênio autorizativo do CONFAZ, o Estado ainda assim poderá promover a redução integral do imposto de sua competência.

Sala das Sessões, 2 de julho de 2013.



Senador **WALTER PINHEIRO**

CAE
(Comissão de Assuntos Econômicos)

Emenda N° 23

(nos termos do art. 282 - RISF)
(Título Suplementar)

EMENDA

(à Emenda nº 01-CAE (Substitutivo) ao PLC nº 310, de 2009)

Acrescenta-se novo item à alínea a, do inciso I, do art. 2º da redação dada ao projeto ao PLC nº 310, de 2009 pela Emenda 01-CAE (Substitutivo), bem como novo parágrafo ao mesmo artigo, com as seguintes redações:

"Art.2º.....

I.

.....

I-A - a aplicação de recursos próprios estaduais ou municipais, conforme o caso, em investimentos em transporte coletivo urbano e metropolitano de passageiros, bem assim em infraestrutura viária e rodoviária, municipal, metropolitana e estadual bem assim a concessão de subvenções para redução das tarifas dos respectivos serviços ou na forma de subvenções diretas aos usuários para redução do seu custo efetivo, a serem aceitos pela União como forma de pagamentos parcial do serviço vincendo da dívida por ela renegociada de que trata o &3º deste artigo;

.....
§6º. Os recursos efetivamente aplicados por Estado, Distrito Federal ou Município, nos termos dispostos na letra I-A, do inciso I, do caput deste artigo, serão aceitos pela União em pagamento de parte do serviço da dívida por ela renegociada com o respectivo ente federado, ao amparo da Lei nº 9.496;

de 11 de setembro de 1997, ou da Medida Provisória nº 2.185, de 24 de agosto de 2011, até o limite de 30% (trinta por cento) do valor do citado serviço vincendo a cada mês, de modo a destinar automaticamente a receita proveniente do refinanciamento para a concessão de auxílio financeiro ao respectivo ente federado, assim alterado o disposto no art. 12 de cada uma das duas leis citadas" (NR).

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda prevê que os governos estaduais e municipais possam vincular para investimentos e subsídios na área de transportes até 30% do que pagam corretamente a União no âmbito da rolagem de suas dívidas.

Nada mais justo que a União aceite que parte desse enorme esforço estadual e municipal para pagar a dívida, que se tornou desajustada pelas novas condições macroeconômicas, também possa vir a ser convertido em investimentos em infraestrutura e subsídios para redução de tarifa dos transportes.

Sala das Sessões, 02 de julho de 2013.

Senador **Aloysio Nunes Ferreira**

CAE^s (Comissão de Assuntos Econômicos)	
Emenda Nº 24	
(nos termos do art. 282 - RISF) (Turno Suplementar)	
02/07/2013	

EMENDA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS 24

PROPOSIÇÃO
PLC 310/2009

AUTOR: ALVARO DIAS

1() SUPRESSIVA 2() SUBSTIT 3() MODIFICATIVA 4() ADITIVA 5() SUBSTITUTIVO GLOBAL

EMENDA SUPRESSIVA

Suprimir a expressão, "salvo", do inciso III do art. 3º com a redação dada ao projeto pela Emenda 01-CAE:

Justificação

Se o objetivo é conceder uma desoneração tributária efetiva, é preciso permitir que créditos acumulados possam ser usados para pagar contribuições previdenciárias, e até serem restituídos diretamente pelo fisco, sob pena de não se concretizar a efetiva redução da carga tributária, como já ocorre em vários outros incentivos já concedidos em tributos federais nas quais o contribuinte não consegue recuperar e aproveitar os créditos.

Sala das Comissões, em 02 de julho de 2013.

Senador ALVARO DIAS



CAE

(Comissão de Assuntos Econômicos)

Emenda Nº 25

(nos termos do art. 282 - RISF)

(Turno Suplementar)

EMENDA

PLC 310, de 2009

Dê a seguinte redação ao art. 10:

Art. 10 Ao poder concedente 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.

JUSTIFICAÇÃO

Entendemos aperfeiçoar o projeto com a redação sugerida.

Sala da Comissão,

Senador Clésio Andrade

PMDB - MG

EMENDA

CAE
(Comissão de Assuntos Econômicos)
Emenda Nº 26
(nos termos do art. 282 - RISF)
(Turno Suplementar)

Insira-se no art. 3º do PLC Nº 310, de 2009, na forma da Emenda nº 1 da CAE, um parágrafo com a seguinte redação:

"§ X Os benefícios do Regime Especial de que trata esta lei somente será apliáável ao óleo diesel se adicionado na proporção mínima de 20% de biodiesel (B20)."

Sala das Comissões, em 02 de julho de 2013.


Senador Blairo Maggi

CAE

(Comissão de Assuntos Econômicos)

Emenda N° 27

(nos termos do art. 282 - RISF)

(Turno Suplementar)

EMENDA

(Ao Substitutivo do Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009)

Acrescente-se o seguinte artigo:

Art. 12 Fica instituído o passe livre gratuito no transporte público coletivo urbano e de caráter urbano para os estudantes do ensino fundamental, médio e superior, de acordo com a grade curricular e a frequência do aluno na escola.

Parágrafo Único. O benefício expresso no caput será custeado com recursos orçamentários da União.

Justificativa

Estamos propondo tarifa zero para estudantes no transporte coletivo urbano e de caráter urbano, para todos os níveis do ensino, conforme art. 12. A despesa estimada com esta medida é de R\$ 4,9 bilhões ao ano. Esse valor deve ser provido com recursos fiscais, a exemplo de inúmeros outros subsídios que constam da programação orçamentária. Existem competências tributárias ociosas de que a União pode lançar mão. Para citar um só exemplo, a arrecadação da CIDE combustíveis, cuja alíquota está zerada desde meados de 2012, foi em 2011 de R\$ 8,9 bilhões. Se alocados em suas vinculações liberariam outras fontes de recursos para o pagamento deste subsídio.

Sala das Sessões, 02 de julho de 2013

Senador Acir Gurgacz

(PDT-RO)

CAE

(Comissão de Assuntos Econômicos)

Emenda N° 28

(nos termos do art. 282 - RISF)

(Túmo Suplementar)

EMENDA

Insira-se no art. 3º do PLC N° 310, de 2009, na forma da Emenda nº 1 da CAE, os parágrafos com a seguinte redação:

"§ X Os benefícios do Regime Especial de que trata esta lei somente será aplicável ao óleo diesel se adicionado na proporção mínima de 20% de biodiesel (B20)."

"§ XX O disposto no parágrafo anterior entra em vigor em até um ano, a contar da publicação da presente lei."

Sala das Comissões, em 02 de julho de 2013.



Senador Blairo Maggi

CAE

(Comissão de Assuntos Econômicos)

Emenda Nº 29

(nos termos do art. 282 - RISF)

(Turno Suplementar)

EMENDA

(à Emenda nº 01-CAE (Substitutivo) ao PLC nº 310, de 2009)

Acrescente-se novo §6º ao artigo art. 2º da Emenda 01-CAE (Substitutivo) ao projeto ao PLC nº 310, de 2009, bem, com as seguintes redações:

"Art. 2º

I-

.....

§ 6º. Os recursos efetivamente aplicados por Estado, Distrito Federal ou Município, nos termos do caput deste artigo, serão aceitos pela União em pagamento de parte do serviço da dívida por ela renegociada com o respectivo ente federado, ao amparo da Lei nº 9.496, de 11 de setembro de 1997, ou da Medida Provisória nº 2.185, de 24 de agosto de 2011, até o limite de 30% (trinta por cento) do valor do citado serviço vincendo a cada mês, de modo a destinar automaticamente a receita proveniente do refinanciamento para a concessão de auxílio financeiro ao respectivo ente federado, assim alterado o disposto no art. 12 de cada uma das duas leis citadas." (NR).

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda prevê que os governos estaduais e municipais possam vincular para investimentos e subsídios na área de transportes até 30% do que pagam correntemente a União no âmbito da rolagem de suas dívidas.

Nada mais justo que a União aceite que parte desse enorme esforço estadual e municipal para pagar a dívida, que se tornou desajustada pelas novas condições macroeconômicas, também possa vir a ser convertido em investimentos em infraestrutura e subsídios para redução de tarifa dos transportes.

Sala das Sessões, 02 de julho de 2013.

Senador ALOYSIO NUNES FERREIRA

PARECER Nº 735, DE 2013
(Da Comissão de Assuntos Econômicos)
(2º Pronunciamento – Turno suplementar)

RELATOR: Senador LINDBERGH FARIAS

I – RELATÓRIO

Trata-se de Parecer, proferido em turno suplementar, para análise das emendas apresentadas ao Substitutivo aprovado por esta Comissão de Assuntos Econômicos ao PLC nº 310, de 2009.

Como se sabe, 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. A proposta contribuirá para o aumento da racionalização, da transparência e da integração da rede de transporte público.

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.

Submetida a esta Comissão de Assuntos Econômicos, em caráter terminativo, foi lido o Relatório na reunião ocorrida no dia 18 de junho de 2013, e concedida vista coletiva. Tendo recebido 23 emendas, esta Comissão de Assuntos Econômicos, no dia 25 de junho de 2013, aprovou o Substitutivo deste Relator.

O Substitutivo então aprovado alterou o texto original recebido da Câmara dos Deputados para 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.

O Substitutivo aprovado, na forma do Regimento Interno, está sujeito a turno suplementar. Feita a comunicação em Plenário, foram recebidas 29 emendas, sobre as quais passamos a nos manifestar.

II – ANÁLISE

Analisamos as emendas apresentadas, e entendemos pela aprovação de diversas delas, conforme passamos a expor:

A. Emendas nº 01 e 24 do Senador Álvaro Dias: somos pela rejeição da emenda nº 01, porque a emenda veda a restituição direta, que é um mecanismo efetivo de recebimento de créditos decorrentes de desoneração. Quanto à emenda nº 24, feita a retificação pelo Senador autor, somos por sua aprovação, pois a emenda visa agora permitir que as contribuições previdenciárias contem para a compensação de crédito tributário, mantendo o mecanismo da restituição direta.

B. Emendas nº 02 e 03 do Senador Álvaro Dias e emendas nº 08, 09 e 21 do Senador Dornelles: somos pela aprovação da Emenda 21, que:

- Prevê que os subsídios já concedidos no âmbito de sistemas de bilhete único possam ser computados no cálculo das contrapartidas para a desoneração de tributos;
- Exclui o art. 4º, que trata de renúncia fiscal por desnecessária

uma vez que se aplica, independentemente deste dispositivo, e por determinação da Lei de Responsabilidade Fiscal, a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) na fixação da renúncia fiscal. Além disso, o art. 4º poderia limitar o alcance das desonerações previstas no Regime Especial; e

- Retoma a redação original prevista para o ISS. A própria Constituição já exclui da vedação à redução de ISS em alíquota inferior a 2% setores que não se sujeitam, por sua natureza, à guerra fiscal, como é o caso do setor de transporte coletivo. Não obstante, retomamos a redação original da Câmara dos Deputados, em respeito à autonomia municipal, e o projeto agora prevê que o município poderá reduzir o imposto em percentual que melhor lhe convenha. Fica preservada, entretanto, a possibilidade de isenção integral, a seu critério.

Restam prejudicadas, portanto, as demais emendas. A emenda nº 03 do Senador Álvaro Dias, que trata da questão do subsídio, está contemplada no mérito.

C. Emenda nº 04 da Senadora Lúcia Vania: somos por sua aprovação. A emenda altera o art. 7º do Substitutivo para prever que o desconto mínimo de 75% nas contas de luz das empresas de transporte coletivo seja compensado por meio da Conta de Desenvolvimento Energético. Trata-se de fundo formado por contribuições cobradas nas contas de luz de todos os brasileiros e por aportes do Tesouro Nacional. Para adequar a redação, o art. 7º do Substitutivo deverá ser renumerado como art. 6º, com as alterações propostos por essa emenda; isto, em virtude da supressão do art. 4º (pela emenda nº 21, conforme o tópico “C”, *supra*).

D. Emenda nº 05 do Senador Álvaro Dias: somos por sua aprovação, pois a emenda possibilita a desoneração sobre parcerias público-privadas.

E. Emenda nº 06, 07, 26 e 28 do Senador Blairo Maggi: as emendas nº 06 e 28 aumentam o percentual de adição do biocombustível ao óleo diesel de 5% para 20%. Entretanto, do ponto de vista da técnica legal, a emenda nº 28 parece mais adequada, *até o p.º qual*

somos por sua aprovação, na forma dos §§4º e 5º acrescidos ao art. 3º. Rejeitamos, portanto, a emenda nº 06. Já as emendas nº 07 e 26 foram retiradas pelo Autor.

- F. Emenda nº 16 do Senador Requião:** somos por sua aprovação. A emenda amplia os mecanismos de transparência, ao incluir o balanço patrimonial entre os documentos a serem divulgados pelas empresas – o que já é uma exigência, por exemplo, para as empresas de capital aberto, pela Lei das S.A. A emenda também busca detalhar a forma de aplicação da Lei de Acesso às empresas de transporte coletivo, prevendo que o pedido de informação deverá ser encaminhado por intermédio do órgão público correspondente. Os arts. 9º a 11 do Substitutivo, alterados pela presente emenda, deverão ser renumerados para 8º a 10º, em virtude da supressão do art. 4º (pela emenda nº 21, conforme o tópico “C”, *supra*).
- G. Emenda nº 17 do Senador Requião:** somos por sua aprovação. A emenda visa reduzir o corte de 500 mil para 200 mil habitantes para a exigência, na elaboração do laudo de redução das tarifas, de auditoria externa independente.
- H. Emenda nº 10 do Sen. Acir Gurgacz:** somos pela aprovação da emenda, que prevê participação das empresas que tenham feito parcelamento tributário.
- I. Emendas nº 11 e 12 do Sen. Acir Gurgacz:** somos por sua rejeição. Estas emendas visam suprimir os dispositivos correspondentes aos mecanismos de transparência sobre as empresas de transporte coletivo. Consideramos este um aspecto fundamental do projeto, para fortalecer os mecanismos de controle social sobre o serviço de transporte.
- J. Emenda nº 13 do Senador Acir Gurgacz e Emenda nº 20 do Sen. Sérgio Souza:** somos pela aprovação das emendas, na forma da emenda nº 20 do Senador Sérgio Souza. Ambas as emendas trazem alteração de redação, deixando explícito que sobre as empresas incide a alíquota de 2% de contribuição previdenciária sobre o faturamento bruto das empresas.

K. **Emenda nº 14 da Senadora Vanessa Grazotim:** somos pela aprovação. A emenda reduz o corte populacional para exigência de GPS para 200 mil habitantes, o que consideramos meritório.

L. **Emenda nº 15 do Senador Randolfe Rodrigues:** somos por sua aprovação; mediante inclusão de novo art. 11 ao texto. A emenda prevê apoio do BNDES ao setor, o que consideramos meritório.

M. **Emenda nº 18 do Senadora Katia Abreu:** somos por sua aprovação; mediante inclusão de novo art. 12 ao texto. A emenda fixa regra de transição de 02 anos para os municípios adaptarem-se às contrapartidas exigidas no Reitup, como licitação e sistema integrado ou bilhete único.

N. **Emenda nº 19 da Senadora Ana Amélia:** somos por sua aprovação. A emenda visa alterações de redação ao longo do texto, a fim de substituir a expressão “transporte metropolitano” por “transporte de caráter urbano”, tecnicamente mais adequada, e consagrado na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O. **Emenda nº 22 do Senador Valter Pinheiro:** somos por sua aprovação. A emenda promove ajuste na desoneração do ICMS, excluindo-se a expressão “*até valor integral*”, que será substituída pela expressão “*até valor equivalente à redução do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços*”, em atenção à autonomia dos Estados no âmbito do Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ). Os Estados poderão definir, de forma negocial, o tamanho da desoneração sobre este imposto. Cabe registrar que a alteração não prejudica a redução das tarifas, pois, aprovado convênio autorizativo do CONFAZ, o Estado, ainda assim, poderá promover a redução integral do imposto de sua competência.

P. **Emenda nº 23 e 29 do Senador Aloísio Nunes:** Somos pela rejeição da emenda nº 29, que, embora meritória, ao permitir que parte do serviço da dívida de estados e municípios seja compensada por meio das desonerações do Reitup, entendemos deva ser discutida em foro próprio. Assim, considero prejudicada a emenda nº 23, de mesmo teor.

Q. **Emenda nº 25 do Senador Clésio Andrade:** a emenda visa revogar a aplicação da Lei de Acesso à Informação às empresas de transporte

coletivo, ao substituir a expressão correspondente por “poder concedente”. Somos pela rejeição, por considerar que as informações relativas ao serviço de transporte coletivo são de interesse público, devendo a empresa responder nos termos da Lei nº 12.527, de 2011. Isto não implica, obviamente, que o órgão público concedente esteja eximido de prestar as informações devidas.

R. Emenda nº 27 do Senador Acir Gurgacz: a emenda prevê o passe livre para estudantes. Embora meritória, por não se apontar a fonte de receitas correspondente, somos pela rejeição, considerando ainda que tal medida, meritória, deve ser discutida em foro próprio.

Em síntese, portanto, as emendas que acatamos ao Substitutivo visam fortalecer a diretriz de 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 aproximadamente 15%, podendo variar conforme o nível de adesão dos entes federados e das alíquotas atualmente aplicadas em cada caso.

Consideramos, além disso, que 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 desta proposta.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela aprovação das emendas nº 04, 05, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24 e 28, e pela rejeição das emendas nº 01, 06, 11, 12, 25, 27 e 29; ficando prejudicadas as emendas nº 02, 03, 08, 09 e 23.

Sala da Comissão, 2 de julho de 2012.

SENADOR SÉRGIO SOUTA, Presidente ^{VICE}

SENADOR LINDBERGH FARIA, Relator

Comissão de Assuntos Econômicos - CAE
SUBSTITUTIVO AO PLC Nº 310, de 2009

TERMINATIVO

ASSINAM O PARECER, NA 40^ª REUNIÃO DE 02/07/2013, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)

PRESIDENTE: Senador Sérgio Souza - PRESIDENTE Em
RELATOR: Senador Sérgio Souza - EXERCÍCIO

Bloco de Apoio ao Governo(PSOL, PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)	
Delcídio do Amaral (PT)	1. Pedro Taques (PDT)
Eduardo Suplicy (PT) <i>(Signature)</i>	2. Walter Pinheiro (PT)
José Pimentel (PT) <i>(Signature)</i>	3. Aníbal Diniz (PT)
Humberto Costa (PT)	4. Eduardo Lopes (PRB)
Lindbergh Farias (PT)	5. Jorge Viana (PT)
Cristovam Buarque (PDT)	6. Acir Gurgacz (PDT)
Rodrigo Rollemberg (PSB)	7. Antônio Carlos Valadares (PSB)
Vanessa Grazziotin (PC DO B) <i>(Signature)</i>	8. Inácio Arruda (PC DO B) <i>(Signature)</i>
	9. Randolfe Rodrigues (PSOL) <i>(Signature)</i>
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PSD, PMDB, PP)	
Eduardo Braga (PMDB)	1. Casildo Maldaner (PMDB) <i>(Signature)</i>
Sérgio Souza (PMDB)	2. Ricardo Ferraço (PMDB)
Valdir Raupp (PMDB)	3. VAGO
Roberto Requião (PMDB) <i>(Signature)</i>	4. Eunício Oliveira (PMDB)
Vital do Rêgo (PMDB)	5. Waldemir Moka (PMDB)
Romero Jucá (PMDB)	6. Clésio Andrade (PMDB) <i>(Signature)</i>
Luiz Henrique (PMDB) <i>(Signature)</i>	7. Ana Amélia (PP) <i>(Signature)</i>
Ivo Cassol (PP)	8. Ciro Nogueira (PP)
Francisco Dornelles (PP) <i>(Signature)</i>	9. Benedito de Lira (PP)
Kátia Abreu (PSD) <i>(Signature)</i>	
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)	
Aloysio Nunes Ferreira (PSDB) <i>(Signature)</i>	1. Flexa Ribeiro (PSDB) <i>(Signature)</i>
Cyro Miranda (PSDB)	2. Aécio Neves (PSDB) <i>(Signature)</i>
Alvaro Dias (PSDB) <i>(Signature)</i>	3. Paulo Bauer (PSDB)
José Agripino (DEM)	4. Lúcia Vânia (PSDB)
Jayme Campos (DEM)	5. Wilder Morais (DEM)
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PPL, PR)	
Armando Monteiro (PTB) <i>(Signature)</i>	1. Gim (PTB)
João Vicente Claudino (PTR)	2. Alfredo Nascimento (PR)
Blairo Maggi (PR)	3. Eduardo Amorim (PSC)
Antônio Carlos Rodrigues (PR)	4. Vicentinho Alves (PR)

CAB

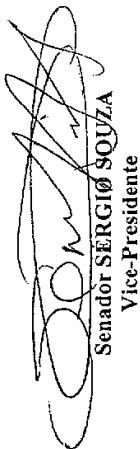
Pasta: 219

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

LISTA DE VOTAÇÃO NOMINAL – Emenda nº 1-CAE (Substitutivo) apresentada ao PLC nº 310 de 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
DELÉCIO DO AMARAL (PT)	X				1-PEDRO TAQUES (PDT)				
EDUARDO SUPlicy (PT)	X				2-WALTER PINHEIRO (PT)				
JOSÉ PIMENTEL (PT)	X				3-ANIBAL DINIZ (PT)				
HUMBERTO COSTA (PT)					4-EDUARDO LOPES (PT)				
LINDBERGH FARIAS (PT) RELATOR	X				5-JORGE VIANA (PT)				
CRISTOVAM BUARQUE (PDT)					6-ACIR GURGACZ (PDT)				
RODRIGO ROLEMBERG (PSB)					7-ANTONIO CARLOS VALADARES (PSB)				
VANESSA GRAZZIOTIN (PC DO B)	X				8-INACIO ARRUDA (PC DO B)	X			
TITULARES – Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PSD, PV)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTES – Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PSD, PV)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
EDUARDO BRAGA (PMDB)					1-CASILDO MALDANER (PMDB)	X			
SÉRGIO SOUZA (PMDB)					2-RICARDO FERRACO (PMDB)				
VALDIR RAUPP (PMDB)					3-VAGO				
ROBERTO REQUIÃO (PMDB)	X				4-EUNÍCIO OLIVEIRA (PMDB)				
VITAL DO REGO (PMDB)					5-WALDEMIRO MOKA (PMDB)				
ROMERO JUCA (PMDB)					6-CLEÓSIO ANDRADE (PMDB)	X			
LUIZ HENRIQUE (PMDB)	X				7-ANA AMÉLIA (PP)	X			
IVO CASSOL (PP)					8-CIRO NOGUEIRA (PP)				
FRANCISCO DORNELLES (PP)	X				9-BENEDITO DE LIRA (PP)				
KATIA ABREU (PSD)	X								
TITULARES – Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTES – Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
ALOYSIO NUNES FERREIRA (PSDB)	X				1-FLEXA RIBEIRO (PSDB)				
CYRMO MIRANDA (PSDB)					2-AÉCIO NEVES (PSDB)	X			
ALVARO DIAS (PSDB)	X				3-PAULO BAUER (PSDB)				
JOSE AGRIPO (DEM)	X				4-LÚCIA VÂNIA (PSDB)				
JAYME CAMPOS (DEM)					5-WILDER MORAIS (DEM)				
TITULARES – Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTES – Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
ARMANDO MONTEIRO (PTB)	X				1-GIM (PTB)				
JOÃO VICENTE CLAUDINO (PTB)					2-ALFREDO NASCIMENTO (PR)				
BLAIBRO MAGGIO (PR)	X				3-EDUARDO AMORIM (PSC)				
ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PR)					4-VICENTINHO ALVES (PR)				

TOTAL 20 SIM 18 NÃO 1 ABS 0 AUTOR 0 PRESIDENTE 1


Senador SÉRGIO SOUZA
 Vice-Presidente

SALA DAS REUNIÕES, EM 2 / 7 / 13.

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

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

**LISTA DE VOTAÇÃO NOMINAL – Emendas nºs 4, 5, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24 e 28 oferecidas à Emenda nº 1-CAE
(Substitutivo) apresentada ao PLC nº 310 de 2009, renumeradas como Emendas nºs 2 a 16-CAE.**

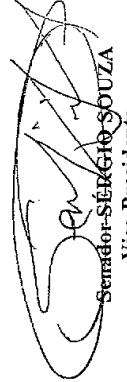
TITULARES – Bloco de Apoio ao Governo (PSOL, PT, PDT, PSB, PC do B, PRB)	ABSTENÇÃO	AUTOR	SUPLENTES – Bloco de Apoio ao Governo (PSOL, PT, PDT, PSB, PC do B, PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
DELCIPIO DO AMARAL (PT)			1-PEDRO TAQUES (PDT)				
EDUARDO SUPlicy (PT)	X		2-WALTER PINHEIRO (PT)				
JOSÉ PIMENTEL (PT)	X		3-ANIBAL DINIZ (PT)				
HUMBERTO COSTA (PT)			4-EDIARDO LOPES (PT)				
LINDBERGH FARIAS (PT) RELATOR	X		5-JORGE VIANA (PT)				
CRISTOVAM Buarque (PDT)			6-ACIR GURGACZ (PDT)				
RODRIGO ROLLEMBERG (PSB)			7-ANTONIO CARLOS VALADARES (PSB)				
VANESSA GRAZZIOTIN (PC DO B)	X		8-INACIO ARRUDA (PC DO B)	X			
 TITULARES – Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PSD, PV)	 SIM	 NÃO	 AUTOR	 ABSTENÇÃO	 SUPLENTES – Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PSD, PV)	 SIM	 NÃO
EDUARDO BRAGA (PMDB)					1-CASILDO MALDANER (PMDB)	X	
SÉRGIO SOUZA (PMDB)					2-RICARDO FERRAZO (PMDB)		
VALDIR RAJUP (PMDB)					3-VAGO		
ROBERTO REQUIÃO (PMDB)	X				4-EUNICIO OLIVEIRA (PMDB)		
VITAL DO RÉGO (PMDB)					5-WALDEMIRO MOKA (PMDB)	X	
ROMERO LUCA (PMDB)					6-CLÉSIO ANDRADE (PMDB)	X	
LUIZ HENRIQUE (PMDB)	X				7-ANA AMÉLIA (PP)	X	
IVOCASSOLI (PP)					8-CIRO NOGUEIRA (PP)		
FRANCISCO DORNELLES (PP)	X				9-BENEDITO DE LIRA (PP)		
KÁTIA ABREU (PSD)	X						
 TITULARES – Bloco Parlamentar Minoria (PSD, DEM)	 SIM	 NÃO	 AUTOR	 ABSTENÇÃO	 SUPLENTES – Bloco Parlamentar Minoria (PSD, DEM)	 SIM	 NÃO
ALOYSIO NUNES PEREIRA (PSDB)	X				1-FLEXA RIBEIRO (PSDB)	X	
CYRO MIRANDA (PSDB)					2-AÉCIO NEVES (PSDB)		
ALVARO DIAS (PSDB)	X				3-PAULO BAUER (PSDB)		
JOSÉ AGripino (DEM)	X				4-LÚCIA VIANA (PSDB)		
JAYMÉ CAMPOS (DEM)					5-WILDER MORAIS (DEM)		
 TITULARES – Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC)	 SIM	 NÃO	 AUTOR	 ABSTENÇÃO	 SUPLENTES – Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC)	 SIM	 NÃO
ARMANDO MONTEIRO (PTB)	X				1-GIM (PTB)		
JOÃO VICENTE CLAUDINO (PTB)					2-ALFREDO NASCIMENTO (PR)		
BLAISE MAGGI (PR)	X				3-EDUARDO AMORIM (PSC)		
ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PR)					4-VICENTINHO ALVES (PR)		

TOTAL 21 SIM 20 NÃO 0 ABS 0 AUTOR 0 PRESIDENTE 1

SALA DAS REUNIÕES, EM 2 / 7 / 13.

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

U:\CAE\Listas\Listas 2013\Votação Nominal Projeto 2013.doc Atualizada em: 5/20/2013


Senador SÉRGIO SOUZA
Vice-Presidente

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

LISTA DE VOTAÇÃO NOMINAL – Emendas nºs 1, 6, 11, 12, 25 e 27 oferecidas à Emenda nº 1-CAE (Substitutivo) apresentada ao PLC nº 310 de 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
DELCÍDIO DO AMARAL (PT)	X				1-PEDRO TAQUES (PDT)				
EDUARDO SUPlicy (PT)	X				2-WALTER PINHEIRO (PT)				
JOSÉ PIMENTEL (PT)	X				3-ANIBAL DINIZ (PT)				
HUMBERTO COSTA (PT)					4-EDUARDO LOPES (PDT)				
LINDBERGH FARIA (PT) RELATOR	X				5-JORGE VIANA (PT)				
CRISTOVAM Buarque (PDT)					6-ACIR GÜRGACZ (PDT)				
RODRIGO ROLLEMBERG (PSB)					7-ANTONIO CARLOS VALADARES (PSB)				
YANESSA GRAZZIOTIN (PC DO B)	X				8-INÁCIO ARRUDA (PC DO B)	X			
					9-RANDOLFE RODRIGUES (PSOL)	X			
TITULARES – Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PSD, PV)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTES – Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PP, PSD, PV)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
EDUARDO BRAGA (PMDB)					1-CASILDO MALDANER (PMDB)	X			
SÉRGIO SOUZA (PMDB)					2-RICARDO FERRAÇO (PMDB)				
VALDIR RAUAPP (PMDB)					3-VAGO				
ROBERTO REQUIÃO (PMDB)	X				4-EUNÍCIO OLIVEIRA (PMDB)				
VITAL DO RÉGOS (PMDB)					5-WALDEMIR MOKA (PMDB)	X			
ROMERO JUCA (PMDB)					6-CLEÓSIO ANDRADE (PMDB)	X			
LUIZ HENRIQUE (PMDB)	X				7-ANA AMÉLIA (PP)	X			
IVO CASSOL (PP)					8-CIRO NOGUEIRA (PP)				
FRANCISCO DORNELLES (PP)	X				9-BENEDITO DE LIRA (PP)				
KATIA ABREU (PSD)	X								
TITULARES – Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTES – Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
ALOYSIO NUNES FERREIRA (PSDB)	X				1-FLEXA RIBEIRO (PSDB)				
CYRIO MIRANDA (PSDB)					2-ABÉCIO NEVES (PSDB)	X			
ALVARO DIAS (PSDB)	X				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, PR, PSC)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTES – Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
ARMANDO MONTEIRO (PTB)	X				1-GIM (PTB)				
JOÃO VICENTE CLAUDIO (PTB)					2-ALFREDO NASCIMENTO (PR)				
BLAIBRO MAGGI (PR)	X				3-EDUARDO AMORIM (PSD)				
ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PR)					4-VICENTINHO ALVES (PR)				

TOTAL_21_ SIM_1_ NÃO_12_ ABS_0_ AUTOR_0_ PRESIDENTE_1_


Senador SÉRGIO SOUZA
 Vice-Presidente

SALA DAS REUNIÕES, EM 2 / 7 / 13.

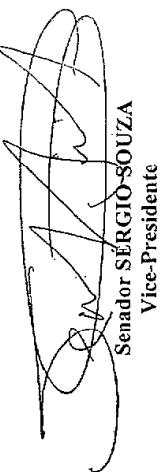
OBS: O VOTO DO AUTOR DA PROPOSIÇÃO NÃO SERÁ COMPUTADO, CONSIGNANDO-SE SUA PRESENÇA PARA EFEITO DE QUORUM (art.132,§ 8º, RISF)

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

LISTA DE VOTAÇÃO NOMINAL – Emenda nº 29 oferecida à Emenda nº 17-CAE. (Substitutivo) apresentada ao PLC nº 310 de 2009,

TITULARES – Bloco de Apoio ao Governo (PSOL, PT, PDT, PSE, PC do B, PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTES – Bloco de Apoio ao Governo (PSOL, PT, PDT, PSE, PC do B, PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
DELCIPIO DO AMARAL (PT)	X				1-PEDRO TAQUES (PDT)				
EDUARDO SUPlicY (PT)	X				2-WALTER PINHEIRO (PT)				
JOSE PIMENTEL (PT)	X				3-ANIBAL DINIZ (PT)				
HUMBERTO COSTA (PT)					4-EDUARDO LOPES (PT)				
LINDBERGH FARIAS (PT) RELATOR	X				5-JORGE VIANA (PT)				
CRISTOVAM Buarque (PDT)					6-ACIR GUIGUACZ (PDT)				
RODRIGO ROLLEMBERG (PSB)					7-ANTONIO CARLOS VALADARES (PSB)				
VANESSA GRAZZIOTIN (PC DO B)	X				8-INACIO ARRUDA (PC DO B)	X			
 TITULARES – Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PR, PSD, PV)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	9-RANDOLFE RODRIGUES (PSOL)	X			
EDUARDO BRAGA (PMDB)					SUPLENTES – Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB, PR, PSD, PV)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
SÉRGIO SOUZA (PMDB)					1-CASILDO MALDANER (PMDB)	X			
VALDIR RAUAPP (PMDB)	X				2-RICARDO FERRACO (PMDB)				
ROBERTO REQUIÃO (PMDB)					3-VAGO				
VITAL DO RÉGO (PMDB)					4-EUNÍCIO OLIVEIRA (PMDB)				
ROMERO JUCA (PMDB)					5-WALDEIR MOKA (PMDB)	X			
LUIZ HENRIQUE (PMDB)	X				6-CLÉSTÉO ANDRADE (PMDB)	X			
IVO CASSOL (PP)					7-ANA AMÉLIA (PP)	X			
FRANCISCO DORNELLES (PP)	X				8-CIRO NOGUEIRA (PP)				
KATIA ABREU (PSD)	X				9-BENEDITO DE LIRA (PP)				
 TITULARES – Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTES – Bloco Parlamentar Minoria (PSDB, DEM)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
ALOYSIO NUNES FERREIRA (PSDB)	X				1-FLEXA RIBEIRO (PSDB)				
CYRO MIRANDA (PSDB)					2-NÉCIO NEVES (PSDB)	X			
ALVARO DIAS (PSDB)	X				3-PAULO BAUER (PSDB)				
JOSÉ AGIPINO (DEM)	X				4-LÚCIA VIANA (PSDB)				
JAYME CAMPOS (DEM)					5-WILDER MORAIS (DEM)				
 TITULARES – Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	SUPLENTES – Bloco Parlamentar União e Força (PTB, PR, PSC)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
ARMANDO MONTEIRO (PTB)	X				1-GIM (PTB)				
JOÃO VICENTE CLAUDINO (PTB)					2-ALFREDO NASCIMENTO (PR)				
BLAIFO MAGGI (PR)	X				3-EDUARDO AMORIM (PSC)				
ANTONIO CARLOS RODRIGUES (PR)					4-VICENTINHO ALVES (PR)				

TOTAL: 21 – SIM: 17 – NÃO: 3 – ABS: 0 – AUTOR: 0 – PRESIDENTE: 1 –


Senador SÉRGIO SOUZA
 Vice-Presidente

SALA DAS REUNIÕES, EM 2 / 7 / 13.

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

OF. 181/2013/CAE/SF

Brasília, 8 de julho de 2013.

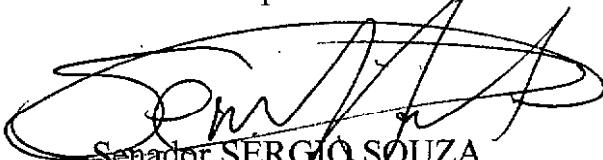
A Sua Excelência o Senhor
Senador RENAN CALHEIROS
Presidente do Senado Federal

Assunto: **Texto final apresentado ao PLC nº 310 de 2009**

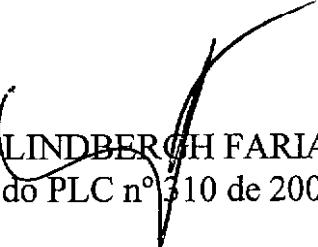
Senhor Presidente,

Encaminhamos a Vossa Excelência novo texto final do Projeto de Lei da Câmara nº 310 de 2009, retificado com ajustes redacionais, conforme notas taquigráficas da 37ª Reunião da CAE, de 25/6/13, e nota técnica da consultoria legislativa (nota informativa nº 2121, de 2013), em anexo, tendo em vista que o texto anteriormente encaminhado não reproduzia totalmente o que foi aprovado na reunião realizada em 2/7/13, no turno suplementar dessa matéria.

Respeitosamente,



Senador SÉRGIO SOUZA
Presidente em exercício da
Comissão de Assuntos Econômicos



Senador LINDBERGH FARIAS
Relator do PLC nº 310 de 2009

FRAGMENTOS DAS NOTAS TAQUIGRÁFICAS DA REUNIÃO DA CAE DE 25-6-2013, REFERENTE À APRECIAÇÃO DO PLC Nº 310/2009.

As Srs e os Srs. Senadores que concordam com o relatório permaneçam como estão. (Pausa.)

Aprovado o relatório, que passa a constituir o parecer da CAE pela prejudicialidade do projeto.

(Interrução do som.)

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – A matéria vai à Comissão de Agricultura e Reforma Agrária.

Vamos inverter a pauta para o item nº 13.

Eu peço ao Senador Sérgio Souza que assuma a Presidência, já que sou o Relator desse projeto.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) –

ITEM 13

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 310, de 2009

- Terminativo -

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.

Autoria: Deputado Fernando de Fabinho

Relatoria: Senador Lindbergh Farias

Relatório: Pela aprovação do Projeto nos termos do Substitutivo (Emenda nº 1) que apresenta.

Observações:

1. A matéria foi apreciada pela Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, com parecer favorável ao Projeto;

2. A matéria foi apreciada pela Comissão de Serviços de Infraestrutura, com parecer favorável ao Projeto;

3. Em 22/4/2013 e em 19/6/2013, foram realizadas audiências públicas para instruir a matéria;

4. Em 18/6/2013, foi concedida Vista Coletiva;

5. Em 24/6/2013, foram apresentadas as Emendas nºs 2 a 7, de autoria dos Senadores Roberto Requião e Randolfe Rodrigues;

6. Em 25/6/2013, foram apresentadas as Emendas nºs 8, 9, 20 e 23, de autoria do Senador Inácio Arruda; nºs 10 e 15, de autoria do Senador Francisco Dornelles; nºs 11, 12, 13 e 14, de autoria do Senador Acir Gurgacz; nºs 16, 17, 19 e 22, de autoria da Senadora Vanessa Graziottin; nº 18, de autoria do Senador Aníbal Diniz, e nº 21, de autoria do Senador Romero Jucá.

Lembro que o projeto é terminativo e exige quórum qualificado.

Agora, eu passo a palavra ao Relator da matéria.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Senhores, eu já tinha lido o relatório na terça-feira passada. Eu quero aqui aproveitar para tentar

explicar didaticamente esse projeto. Primeiro, dizer que esse projeto surgiu em 2003, na Câmara dos Deputados. Está aqui no Senado Federal desde 2009. E agora está em caráter terminativo nesta Comissão de Assuntos Econômicos.

Nós já tínhamos feito, em fevereiro, uma audiência pública sobre esse tema, envolvendo os mais diversos agentes.

(Soa a campainha.)

O SR. LINDBERGH FARIAZ (Bloco/PT – RJ) – Eu peço atenção porque eu quero explicar. Não vou fazer uma fala longa. Eu queria explicar aqui, didaticamente, o que nós temos nesse projeto.

Primeiro, nós falamos aqui num compartilhamento de desonerações. Todo mundo sabe que a Presidenta Dilma já fez várias desonerações para o setor. A última foi a redução a zero do PIS/Cofins sobre passagem, mas já tinha feito também redução a zero da Cide e redução da folha de pagamento em 2%.

Nós estamos introduzindo novas desonerações para a União.

Na semana passada, nós tínhamos conversado com o Ministro Mantega, eu e o Deputado Zarattini, que aqui está e foi Relator, e havia dificuldade em relação a mais desonerações por parte do Governo Federal.

No dia de ontem, a Presidenta Dilma Rousseff se pronunciou falando em novas desonerações que vão no sentido do Reitup. Quais seriam essas novas desonerações? PIS/Cofins sobre diesel, PIS/Confins sobre energia elétrica que incide em metrôs, trens, ônibus, e PIS/Cofins sobre bens e máquinas. São esses três pontos.

O que nós criamos aqui? Um regime de adesão. Muita gente tem falado: "Puxa, vocês não podem legislar sobre tributos estaduais". Nós não estamos querendo fazer isso. Não é essa a nossa pretensão.

Na verdade, você cria um regime de adesão. O Estado que quiser ter essa desoneração dos tributos federais vai ter que aderir, e ao aderir, se quiser – volto a dizer – ele vai ter que fazer também a desoneração do ICMS sobre diesel, energia elétrica e bens e equipamentos. Se ele quiser. O Município a mesma coisa: desoneração do ISS. Então, primeiro esclarecer isso. É um regime de adesão.

Agora, senhores, mais importante do que as desonerações, que acho que podem incidir, pelos nossos cálculos, em até 15% no preço da passagem, mais importante do que isso são as condicionalidades que esse projeto cria.

Na verdade, o que estamos apresentando aqui – e eu parabenizo muito o Deputado Carlos Zarattini pela construção, pelo diálogo com todos os setores – é um plano nacional de mobilidade urbana. O que esse projeto, Senador Armando Monteiro, condiciona? Só vai poder ter acesso a essa desoneração quem fizer licitação, porque 95% das linhas no País, hoje, não são fruto de licitação pública. Isso, a meu ver, vai afetar muito a qualidade do serviço. Condiciona também a construção de bilhete único ou de um serviço integrado. Não são todas as cidades que vão ter condição de construir o bilhete único.

Fala de uma comissão de transporte, com a participação da sociedade civil. Mas vai além, senhores, fala aqui em transparência, isso que a gente tem escutado em todos os lugares. Você condiciona aqui a transparência, a existência de um laudo técnico, de planilhas.

Eu acolhi várias emendas – quando fui entrar na discussão das emendas – dos Srs. Senadores, porque esse ponto da transparência é fundamental. A partir desse projeto, só vai ter desoneração quem apresentar as planilhas, um laudo técnico.

Eu adianto, quando for falar nas emendas, que acatei emendas de vários Senadores: Inácio Arruda, Randolfe Rodrigues, Senador Requião, que falam nesse aumento de transparência, inclusive com a inclusão de laudos e planilhas com a obrigação de publicação na Internet, e aplicação de Lei de Acesso à Informação para as empresas de ônibus, inclusive as que não aderirem ao Reitup.

Então, senhores, esqueçamos... As desonerações são importantes, mas acho que o fundamental desse projeto é a discussão da licitação, da organização do sistema e da resposta a um clamor que é da sociedade e que é justo. As pessoas querem ver as planilhas, a explicação da composição desses custos.

Vou acolher também e vou detalhar mais à frente uma emenda do Senador Acir Gurgacz, que foi muito falada ontem na reunião da Frente Nacional dos Prefeitos, com a adesão imediata da Presidenta Dilma. Que nós tenhamos uma planilha nacional de referência, para que seja aplicada em todos os Estados, em todos os Municípios.

Então, os senhores vejam, esse não é um projeto que trata só de desoneração, esse é um projeto construído com muito debate neste País. E a gente sabe que ele não tinha ido à votação porque sempre há muita resistência na hora de fazer desonerações, por todos os governos. E esse clima novo no País, dado a partir das manifestações, eu acho que cria condições para que este Senado Federal avance, aprovando esse projeto.

Como ele está terminativo na Comissão de Assuntos Econômicos, nós sabemos que vai ter turno suplementar. Queremos ter uma votação nesta terça-feira e teria outra votação na terça-feira por ser terminativo nesta Comissão. Aprovado aqui, não passa pelo plenário, vai diretamente para a Câmara dos Deputados, numa comissão especial. Também não passa pelo plenário da Câmara dos Deputados.

Então, quero dizer isso para me antecipar aos Srs. Senadores em relação ao não acolhimento de algumas emendas, porque depois dessa votação de hoje, nós vamos ter novos prazos e os Srs. Parlamentares podem reapresentar essas emendas. E eu quero discutir com cada um dos Srs. Senadores até a próxima terça-feira.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/PCdoB – AM) – Presidente, se V. Ex^a me permite, uma informação, um esclarecimento. Se a reunião não poderia ser na próxima quinta-feira em vez de terça-feira que vem?

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senadora Vanessa Grazziotin.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/PCdoB – AM) – Se não poderia ser na quinta-feira desta semana, para que, semana que vem, a Câmara dos Deputados já pudesse apreciar a matéria?

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Na verdade, eu teria prazo, dentro dessa possibilidade de diálogo com os Senadores, de cinco dias para discutir melhor as emendas, porque não quero aqui atropelar.

Seria um tempo a mais, Senadora Vanessa Grazziotin, mas seria um tempo importante para deixarmos todos os Senadores confortáveis com a apresentação de novas emendas, para que eu apresente o relatório novamente.

Senador Randolfe, vou ler aqui as emendas. Depois, a gente abre sobre o que acolhemos e o que não acolhemos.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco/PSOL – AP) – Entendi.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Foram apresentadas pelo Senadores Randolfe Rodrigues e Roberto Requião as Emendas nºs 2 a 7, e a Emenda nº 8, pelo Senador Inácio Arruda.

De forma geral, essas emendas visam incrementar a transparência e o controle social sobre as planilhas de custos das empresas de transporte coletivo e facilitar a fiscalização sobre o cálculo das tarifas e, por conseguinte, os descontos.

Em articulação com os Senadores, acolhemos as alterações propostas por essas emendas na forma de uma nova emenda em relação às Emendas nºs 3, 4, 5 e 7, do Senadores Requião e Randolfe, e a Emenda nº 8, do Senador Inácio Arruda, incorporando de forma sistemática as alterações propostas, visando:

1- Exigir a contratação de auditoria externa para Municípios com mais de 500 mil habitantes para auxiliar na elaboração de laudo para cálculo de tarifa;

2- Garantir a publicação, na Internet, do laudo de cálculo das tarifas e dos relatórios de demonstrativos de autoria, na Internet;

3- Garantir a 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;

4- Exigir a elaboração de planilha detalhada de custos e receitas, inclusive para as empresas que não aderirem ao regime especial;

5- Garantir a participação social nos procedimentos de cálculo das tarifas;

Emenda nº 9. Senador Inácio Arruda. Também consideramos meritória a Emenda nº 9, que exige que todo benefício tributário proposto converta-se em desconto de tarifas, evitando, assim, que seja apropriado indevidamente pelas empresas de transporte coletivo.

Somos, assim, por sua aprovação.

Emendas nºs 10 a 15. Senador...

(Intervenção fora do microfone)

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Estamos agora nas 10 a 15.

(Intervenção fora do microfone)

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – De 2 a 7.

A Emenda nº 10 propõe que os governos estaduais e municipais possam vincular a investimentos e subsídios na área de transporte até 30% do

montante pago à União pela rolagem da dívida. Embora meritória – e respeitando muito meu Líder, Senador Francisco Dornelles –, pois visa a completar a questão da dívida que aflige diversos Estados e Municípios, sugerimos que seja rejeitada a emenda.

Quanto à Emenda nº 15, o Senador Francisco Dornelles justifica a sua apresentação a fim de prever que os governos que concedem subvenções sociais aos usuários... Peço à assessoria que reveja esse ponto 15 e o traga ao final, para eu fazer uma apresentação.

Na verdade, o Senador Francisco Dornelles está incluindo a palavra barcas entre os modais de transporte. Nós aceitamos e acolhemos essa Emenda nº 15.

Emendas do Senador Acir. Quanto à Emenda nº 12, do Senador Acir, que visa a estabelecer planilha nacional de referência para o cálculo dos custos das empresas de transportes coletivos, somos pela sua aprovação parcial, que altera o item bº, inciso I, do art. 2º, estabelecendo a referida planilha, facilitando assim padronização de procedimentos.

Foi o item que citei ainda há pouco e esteve presente ontem na fala dos prefeitos na reunião com adesão imediata da Presidenta Dilma, porque, com certeza, vai ser um balizador importante.

Quanto à Emenda nº 11, que trata de gratuidades, entendemos pela sua rejeição por se tratar de assunto alheio ao regime especial e que entendemos estar afeto às áreas de competência dos Municípios e Estados, mas V. Exª pode apresentar novamente, depois, para votação em turno suplementar.

Com relação à Emenda nº 13, que visa a incluir no regime especial, como contrapartida dos Estados e Municípios, a adoção de procedimentos para repressão a transporte ilegal de passageiros, entendemos também por sua rejeição, embora meritória por se encontrar fora do escopo do regime especial e por se tratar de questão de repressão ao transporte ilegal, já prevista em legislação específica do Município ou do Estado, que tem competência para regular esse assunto.

A Emenda nº 14, do Senador Acir, visa a incluir nova desoneração para o setor, reduzindo as alíquotas do Imposto de Renda da pessoa jurídica incidente sobre o setor.

Entendemos que a questão merece discussão mais aprofundada e que a nova desoneração pode causar impacto fiscal significativo, razão pela qual somos pela sua rejeição.

Emenda da Senadora Vanessa. Rejeitamos a Emenda nº 16, que trata da obrigação de prover creche aos funcionários pela empresa que aderir ao regime especial. Embora meritória, entendemos fora do escopo do regime. Somos pela sua rejeição.

Quanto à Emenda nº 17, que visa a garantir que a empresa que tenha parcelado débitos tributários siga pagando os débitos, sob pena de exclusão do regime, entendemos ser meritória. Estamos acolhendo.

Quanto à Emenda nº 19, propõe incluir a expressão “preço justo”, nas condições do Reitup, e ainda prevê que o serviço deverá ser prestado em níveis de qualidade adequados. Somos, assim, por sua aprovação.

(Soa a campainha.)

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Emenda nº 18 – já estou perto do fim. Senador Aníbal Diniz. Trata-se de emenda que visa a excluir a desoneração de 0,5 sobre folha de pagamento.

Como a Emenda deveria ter sido apostila no substitutivo, queira deixar claro, aqui, que somos pelo seu acolhimento em forma de sugestões ao novo substitutivo que apresentarei na terça-feira, que será redigido com essas alterações aqui propostas.

Emenda nº 20. Trata-se de emenda aglutinativa das Emendas nºs 3, 4, 5 e 7, dos Senadores Requião e Randolfe, e a Emenda nº 8, do Senador Inácio Arruda, que visa a aumentar a transparência e o controle social sobre os custos e sobre as tarifas.

Emenda nº 21, do Senador Romero Jucá, visa a garantir que os Municípios e Estados poderão aderir ao Reitup, mesmo que o Estado opte por não aderir. Isso aqui não estava muito claro, mas a tese é a seguinte: se o Município quiser aderir com o Governo Federal e o Estado se recusar, ele pode aderir para ter aquela desoneração.

(Intervenção fora do microfone)

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Mas há alguns casos, Senador Eduardo Braga, em que – vamos ao debate nesse ponto – pode haver uma situação em que o Estado decida não fazer a adesão ao ISS e o Município queira fazer. Vamos colocar essa em discussão.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Fale, Senador Eduardo Braga.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Acho que a emenda do Senador Romero Jucá é meritória, mas me permita trazer, aqui, para esse debate, uma experiência do Amazonas.

O Amazonas, até hoje, é o único Estado brasileiro que faz renúncia fiscal de ICMS sobre o óleo diesel do transporte coletivo. E isso aconteceu, em 2003, quando estávamos no governo do Estado. Em contrapartida, o Município de Manaus teve que fazer a renúncia de parte do ISS.

Veja que, ao exigir que haja uma adesão dos três entes – União, Estado e Município –, estamos pedindo a cota-parte de responsabilidade de cada um dos entes, para que tenhamos uma efetiva melhoria na tarifa do transporte coletivo.

O ISS, por si só, é uma contrapartida muitas vezes insuficiente para impactar. Para que V. Ex^{as}s tenham uma ideia, o conjunto das desonerações já feitas pela União, seja na folha de pagamento, como aconteceu em janeiro deste ano; seja no PIS e Cofins, como aconteceu em maio, com eficácia em junho deste ano, equivalem a algo como sete ponto alguma coisa por cento do total da tarifa.

Apenas o ICMS equivale a outra desoneração igual ou superior a essa desoneração da folha de pagamento e do PIS e Cofins. Ao estabelecer novas desonerações do Governo Federal sem a obrigatoriedade da contrapartida do Estado, isso é um mecanismo de pressão – e daí a inteligência da proposta apresentada – para que os Estados façam a renúncia fiscal do ICMS sobre o óleo

diesel, sob pena de que em um item importante da nossa tarifa não haja renúncia fiscal, que é fundamental para que alcancemos um novo patamar para a tarifa do transporte urbano.

Entendendo as razões apresentadas pelo Senador Romero Jucá, creio que, ao fazermos a aprovação desta emenda, quebramos o princípio geral da ideia de se ter um pacto de adesão entre União, Estados e Municípios para a redução da tarifa. Esse é o mecanismo de pressão para que a população dos Estados... Falo isso com a autoridade de quem, quando governador, deu isenção de ICMS no diesel do transporte coletivo no Estado do Amazonas e na cidade de Manaus.

Portanto, creio que esta emenda deverá ter um debate nesta Comissão ou, quem sabe, permitir que ela seja debatida ao longo do turno suplementar, para que nós não tenhamos a quebra da filosofia do projeto proposto.

O SR. ROMERO JUCÁ (Bloco/PMDB – RR) – Sr. Presidente, já que se debateu essa questão, eu queria apenas registrar o seguinte. Nós estamos aqui propondo...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco/PMDB – ES) – Há uma lista de inscritos, Sr. Presidente? Se tiver,...

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Só para ordenar os trabalhos, a palavra está com o Relator. O Relator é que concedeu ao Senador Eduardo Braga e ao Senador Jucá para falar sobre...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco/PMDB – ES) – Eu também quero a mesma concessão.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Eu vou devolver a palavra ao Relator.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco/PMDB – ES) – Então, V. Ex^a tem que dar igualdade para se usar o microfone.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Já temos uma ordem aqui de inscritos. Há dez, doze Senadores inscritos.

Com a palavra o Relator, Senador Lindbergh.

O SR. LINDBERGH FARIA (Bloco/PT – RJ) – Senador Romero Jucá, eu quero que V. Ex^a saiba do respeito que tenho por V. Ex^a. Nós discutimos aqui neste ponto uma preocupação do Senador Romero Jucá, que é um dos Parlamentares mais atuantes e experientes desta Casa, em relação à prefeitura do Município querer aderir e o Estado não querer aderir.

Senador Romero Jucá, nós vamos ter espaço para discutir, mas eu queria reformar a minha posição aqui, depois da fala do Senador Eduardo Braga, e não vou acolher, neste momento inicial, esta emenda. E a gente terá espaço para essa discussão, porque eu acho que tem muita razão o Senador Eduardo Braga. E a gente poderia perder essa chance de criar um gatilho envolvendo Municípios, Estados e Governo Federal.

Então, peço desculpas a V. Ex^a, mas nós vamos ter espaço para o debate.

Emenda nº 22 e última, da Senadora Vanessa. Trata-se de emenda para garantir a exigência de mecanismo de GPS para Municípios acima de 500 mil habitantes em novos editais de licitação. Somos pela aprovação.

Senhores, era isso. Eu acho que ficou claro aqui que mais que desoneração, nós estamos falando em qualidade de serviço, em licitação, em transparéncia, em controle social, em planilhas abertas.

Então, é esse o nosso substitutivo.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senador Lindbergh Farias.

Eu tenho uma lista de inscritos. Primeiro, o Senador Romero Jucá. Depois, o Senador Eduardo Braga, o Senador Francisco Dornelles, o Senador Blairo Maggi, o Senador Ferraço, a Senadora Vanessa, o Senador Inácio. A lista continua em aberto.

A matéria está em discussão.

Eu passo a palavra, para discussão da matéria, ao Senador Jucá.

O SR. ROMERO JUCÁ (Bloco/PMDB – RR) – Sr. Presidente; Sr. Relator, Senador Lindbergh; Deputado Zarattini, Relator da Câmara; Sr's e Srs. Senadores.

Sr. Presidente, eu gostaria que o Senador Eduardo Braga e o Senador Lindbergh pudessem prestar atenção sobre a questão que eu queria colocar.

Por que eu coloquei a questão do Município? Porque na verdade se está criando uma situação em que os três têm que fazer a opção. Normalmente, o Município pode ser de uma linha e o governo do Estado pode ser de outra linha partidária, em tese.

Com relação à repercussão do transporte municipal. Você tem transporte municipal e transporte intermunicipal. O transporte intermunicipal é regulamentado pelo governo do Estado, e o transporte municipal é regulamentado pelo Município.

O Município pode querer aderir. Se o Município aderir e o Estado não aderir, não vai haver o atendimento do abatimento. Se houver um abatimento por conta do ISS e ficar claro para a população que o abatimento poderia ser maior se o governo do Estado aderisse na questão do ICMS do óleo diesel, isso geraria uma pressão positiva para que o abatimento fosse maior. Eu acho que a gente iniciaria o abatimento e haveria uma pressão para o Governo do Estado ceder, também, na questão do ICMS.

Se a gente cria o impedimento do não, do Governo do Estado, o processo cessa. O Prefeito, que é o maior interessado e o maior responsável pela gestão do transporte municipal, fica de mãos amarradas, porque ele vai optar pelo ISS, o convênio diz que tem que ter o o.k. do Governo do Estado no que diz respeito à questão do óleo diesel e à questão da energia, e, se o Estado não assinar, a vontade do Prefeito, a vontade Municipal está sublimada aí num...

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Senador Romero, V. Ex^a concede um aparte?

O SR. ROMERO JUCÁ (Bloco/PMDB – RR) – Pois não.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Eu queria propor, sobre esse ponto, um encaminhamento: que a gente apresentasse novamente essa emenda, discutíssemos com a Frente Nacional de Prefeitos, fizesse uma rodada de discussão com todos eles, para apresentar isso na próxima terça-feira.

O SR. ROMERO JUCÁ (Bloco/PMDB – RR) – Não, tudo bem, eu concordo.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Eu acho que temos uma semana à frente...

O SR. ROMERO JUCÁ (Bloco/PMDB – RR) – Eu estou colocando para discutir, porque são situações que vão ocorrer. Os Governadores colocaram: "Nós não vamos abrir mão de ICMS de óleo diesel": os Prefeitos querem abrir mão de ISS. Se gera o impasse, a população perde, porque não tem nem desoneração de ISS, nem desoneração federal, nem desoneração do ICMS.

O Governo, como disse o Senador Eduardo Braga, já abriu mão. Eu fui Relator da Medida Provisória nº 589. Abriu mão da questão da contribuição do INSS do empregador, em 20%; abriu mão, agora, do PIS/Cofins do faturamento das empresas. O Governo Federal está fazendo a sua parte. Nós temos que criar uma pressão proativa, positiva, para que isso possa ocorrer.

Eu acho que ela ocorrer em partes e a sociedade ser informada de que vai diminuir R\$0,05 de ISS, podia diminuir mais R\$0,20 ou R\$0,25 de ICMS, seria uma pressão positiva para, efetivamente, o Governador ser forçado a dar o ICMS, e não a gente dizer o seguinte: "Não, o Governador não assinou, não tem nada, e aí para a discussão no Estado".

Eu acho que não se atinge o objetivo que se quer atingir, mas eu aguardo o debate e estou à disposição para conversar.

O SR. JOSÉ AGRIPINO (Bloco/DEM – RN) – Sr. Presidente, Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado.

O SR. JOSÉ AGRIPINO (Bloco/DEM – RN) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Pela ordem, Senador Agripino.

O SR. JOSÉ AGRIPINO (Bloco/DEM – RN) – Sr. Presidente, eu acho, há uma questão fundamental para a gente decidir. Está prevista uma reunião com debate com Dr. Belluzzo, economista Belluzzo, que está aqui na Casa, já, no aguardo. Tem um mundo de gente inscrita para discutir uma matéria da maior importância. O que eu gostaria de sugerir à Mesa é que decidisse se vai fazer ainda a audiência pública com o Dr. Belluzzo ou não, para liberá-lo ou não, tendo em vista que essa discussão pode tomar muito tempo. Ou interromper essa discussão para retomá-la por inteiro num segundo momento. O que não dá é para compatibilizar a discussão dessa matéria, que é importante, com o gesto de delicadeza com o convidado que veio de fora e que está aqui no aguardo para falar a esta Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Agripino, nós vamos analisar aqui com o Presidente de fato dessa Comissão, e, enquanto isso, eu vou conceder...

O SR. ALVARO DIAS (Bloco/PSDB – PR) – Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Pela ordem, Senador Alvaro Dias.

O SR. ALVARO DIAS (Bloco/PSDB – PR) – Já que há uma...

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Eu quero anunciar que já tem dez inscritos. Realmente...

O SR. ALVARO DIAS (Bloco/PSDB – PR) – Pode me inscrever, também. Mais um.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Mais um.

O SR. ALVARO DIAS (Bloco/PSDB – PR) – Mas eu quero ponderar o seguinte, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Alvaro Dias.

O SR. ALVARO DIAS (Bloco/PSDB – PR) – Já que o Relator propôs uma discussão do substitutivo, inclusive eu tenho emendas que serão apresentadas ao substitutivo, por que não adiamos esse debate para a oportunidade da deliberação do substitutivo, em respeito ao visitante que está aguardando? É uma deselegância com o convidado.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Senador Alvaro Dias, eu queria propor à Mesa... eu queria aqui, também, pela ordem, propor à Mesa e aos Srs. Senadores. O Presidente é o Senador Sérgio Souza. Nós, na verdade, estamos no meio da discussão. Vamos ter a discussão em turno suplementar na próxima terça-feira. A gente acolheu aqui várias emendas. Outras emendas vão ser apresentadas.

Então, a minha sugestão, tinha que ser uma sugestão aos Senadores, é que, se existir um certo consenso em cima desse ponto, que a gente colocasse em votação aqui, vamos ter apresentação de novas emendas, e dedicássemos a próxima reunião de terça-feira à discussão aprofundadíssima desse tema, concentrando a reunião só nesse ponto de pauta.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco/PDT – RO) – Apoiado, Sr. Presidente.

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – Sr. Presidente, Sr. Presidente.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco/PDT – RO) – Apoiado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Eu consulto...

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco/PDT – RO) – Apoiado.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco/PMDB – ES) – Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Eu consulto aos demais pares dessa Comissão

(Tumulto no recinto.)

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Pela ordem, Senador Dornelles.

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – Sr. Presidente, eu quero cumprimentar o Senador Lindbergh pela competência com que ele fez esse relatório – aliás, que é sempre inerente a todo trabalho que você faz.

Agora, quero dizer bem claro perante esta Casa: se o projeto for aprovado como está por vícios formais, será vetado pela Presidente da República.

Eu vou estabelecer e dizer alguns pontos.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Há uma proposição sobre a mesa...

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco/PSOL – AP) – Presidente, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Por favor, com a palavra o Senador Dornelles.

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – O art. 2º estabelece alíquota zero para o ISS. Ora, existe uma lei complementar que diz que a alíquota do ISS não pode ser menor que dois. De modo que ela não pode colocar uma alíquota zero antes de revogada essa lei complementar.

Segundo, os Estados comprometer-se-ão a conceder às empresas de transporte subsídio ou restituição direta de valor equivalente ao ICMS.

É uma isenção que só pode ser dada no contexto do Confaz, não pode ser por essa lei, mas sim pelo Confaz.

Os Estados e Municípios que aderirem ao Reitup farão jus aos benefícios do art. 3º. Ora, a União já concedeu a isenção do PIS/Pasep. Nós estamos querendo condicionar um benefício àquilo que já foi dado.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco/PMDB – ES) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – Eu gostaria de... eu raramente falo. Agora, gostaria de ter o direito de falar.

O benefício previsto no art. 3º concede às empresas de transporte, em relação a outros tributos federais, restituição direta da contribuição. Isso é de difícil implementação.

O benefício previsto no art. 4º quase não ocasiona benefício; é prejuízo. É necessário alterar – e eu chamaria a atenção de V. Exª – o caput do art. 9º da Lei 12.596.

A atribuição ao Poder Executivo para fixar o teto anual... esse é o salto.

A decisão de adotar subsídios para o transporte coletivo... As consequências econômicas não podem ser negligenciadas.

Os §§ 1º e 2º do art. 7º propõem que as classes consumidoras de energia elétrica cubram a queda das receitas das concessionárias.

Essa solução nos parece inadequada porque você não pode dar... que esse benefício seja coberto por consumidores de menor renda. É a reintrodução do subsídio cruzado, que foi eliminada recentemente por medida provisória.

De modo, Sr. Presidente, que eu pediria a V. Exª que examinasse com cuidado os aspectos formais levantados, se é que podem ser levantados, para evitar que ele seja vetado pela Presidente Dilma por razões que ferem as leis complementares e dispositivos específicos da legislação.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Senador Dornelles, V. Exª ...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco/PMDB – ES) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Como Relator, só respondendo. Do meu respeito, nós temos aqui talvez o Parlamentar mais experiente desta Casa, com conhecimento técnico, com certeza em vários desses pontos que V. Ex^a levanta. V. Ex^a pode ter razão.

Então, qual o encaminhamento que quero dar? Em relação ao PIS/Cofins, o que a gente está vinculando são as novas desonerações, não as anteriores. PIS/Cofins sobre diesel, sobre energia elétrica, sobre bens e equipamentos, as novas.

Em relação ao que V. Ex^a fale, mas de fato... do ICMS pode ter uma necessidade prévia de passar pelo Confaz. Essa discussão, a gente sabe também.

Qual o encaminhamento que queria dar, dada a profundidade da intervenção de V. Ex^a?

V. Ex^a sabe do respeito, da admiração. Juntarmos aqui a equipe, o Relator da Câmara, que está aqui, Deputado Zarattini. Depois de aprovado nesse dia de hoje para o exame minucioso, ponto a ponto, com V. Ex^a; e a gente trazer o debate aqui na próxima terça-feira, uma análise ponto a ponto. Com certeza, a posição de V. Ex^a vai trazer modificações importantes ao nosso texto.

Então, eu queria tentar encaminhar dessa forma, sabendo que vem do Senador importante como é o Senador Francisco Dornelles, ex-ministro, com a experiência que tem.

Então era esse encaminhamento que eu queria dar, garantindo ao senhor que discutiríamos todos os pontos. Uma comissão no seu gabinete a partir do dia de hoje.

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – O objetivo...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco/PMDB – ES) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco/PSOL – AP) – Pela ordem, Presidente.

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – ... tente impedir que a Presidente seja obrigada a vetar o projeto de grande importância.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Claro, V. Ex^a vai ajudar e contribuir muito. Vamos discutir cada um desses pontos. Eu garanto a V. Ex^a.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Lindbergh, antes de conceder a palavra, pela ordem, ao Senador Ferraço e ao Senador Randolfe, há um encaminhamento que está sobre a mesa, colocado pelo Senador Alvaro Dias, também já aceito e ponderado pelo Senador Lindbergh Faria, Relator desse projeto, que seria nós votarmos o substitutivo, mas antes disso vamos ter que analisar o requerimento por votação em separado do art. 7º, colocado pelo Senador Agripino.

E, só definindo, nós deixaríamos as discussões para o turno suplementar, que ocorrerá na próxima terça-feira, e o único item da pauta seria este, conforme colocado pelo Relator.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco/PMDB – ES) – Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Pela ordem, tem a palavra o Senador Ricardo Ferraço.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco/PMDB – ES) – Veja, esse debate não é novo no Senado e muito menos no Congresso. Esse debate teve início em 2003. Diversas dessas propostas que foram questionadas pelo Senador Francisco Dornelles não constam do debate até aqui. Esse debate passou pela Comissão de Infraestrutura, na qual fui Relator; passou pela Comissão de Desenvolvimento Regional. E tanto a Comissão de Infraestrutura como a Comissão de Desenvolvimento Regional apreciaram essa matéria e nós deliberamos pela forma como a Câmara concluiu, até para que o processo aqui tivesse celeridade.

Essas inovações foram incorporadas no substitutivo do Senador Lindbergh. O que me parece mais razoável, e essa é a proposta que eu quero fazer a V. Ex^a? V. Ex^a acaba de apresentar um substitutivo incorporando novas emendas. Não é possível nós votarmos uma matéria como essa sem uma análise adequada dessas emendas.

A minha proposta é que V. Ex^a, como Relator e como nosso Presidente, distribuísse esse substitutivo; que nós encerrássemos esse debate e, na próxima terça-feira, abrissemos uma pauta específica para debater o seu substitutivo. E nós iniciássemos agora o debate com o Professor Belluzzo, que nos honra com a sua presença.

Eu quero crer que seria imprudente votar em primeiro turno para depois votar em turno suplementar aquilo sobre o que ainda não temos um juízo de valor, muito mais agora com as questões que foram levantadas pelo Senador Francisco Dornelles.

Então, a proposta é que V. Ex^a conclua o seu substitutivo, socialize-o para o conjunto dos membros e, na próxima terça-feira, faremos uma reunião para votar, porque votado em primeiro turno, no consenso, o turno suplementar fica muito mais fácil.

Eu acho que temos de gastar um pouco mais de tempo agora, para fazer a votação com mais de convergência na próxima semana, na terça-feira.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Eu faço um apelo, porque sabe o que isso significa, na verdade? Há uma discussão há tempos, aqui. Na verdade, se aprovamos hoje, podemos aprovar em caráter definitivo na próxima terça-feira.

Passa um longo tempo também para ir para a Comissão Especial da Câmara dos Deputados.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco/PMDB – ES) – Mas esse é também um debate que eu quero fazer, porque nós não temos necessidade... As mudanças que estamos fazendo, em relação ao debate que a Câmara fez – e está aqui o Deputado Zarattini – são mudanças cosméticas.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Não são.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco/PMDB – ES) – O Senado pode concluir essa votação e mandar à sanção. Esse é o debate.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Creio que se perdermos esses tempos, perderemos um pouco o protagonismo nessa discussão. É uma discussão que envolve governadores, prefeitos, Governo

Federal. Então, a ideia é de tentar adiantar aqui no dia de hoje, deixando aberta toda essa possibilidade para terça-feira, Senador Ferraço. Eu faço esse apelo: seria simbólico, e nós vamos discutir até o último instante as outras emendas com o Senador Francisco Dornelles e com os outros Senadores. Eu acho que seria muito simbólica a aprovação deste projeto em primeiro turno no dia de hoje na Comissão de Assuntos Econômicos.

Como Relator, eu faço esse apelo. Eu acho que seria importante.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Pela ordem, o Senador Randolfe.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco/PSOL – AP) – Presidente, Senador Lindbergh, o meu apelo é no mesmo sentido do apelo do Senador Ferraço.

Eu acho que não teríamos prejuízo de votar esse tema na próxima terça-feira, sem perder o bonde da oportunidade, votarmos na terça-feira e na quarta-feira o turno suplementar do tema.

Parece-me que há temas complementares que precisariam ser votados nesta matéria. Veja, primeiro, gostaria de agradecer e saudar o relatório do Senador Lindbergh, que acata uma emenda fundamental, apresentada pelo Senador Roberto Requião, também de minha autoria e de outros Senadores, que vincula a desoneração à necessidade da abertura da planilha, porque não basta desonerar. O problema é que em todo País existe – e não há outro termo para definir – uma máfia do transporte coletivo.

Então, a questão não é só desonerar o transporte coletivo, mas ficar clara a planilha do transporte coletivo em todo o País. A questão é abrir o que é a “caixa preta” das empresas de ônibus em todo o País.

Mas o sistema do transporte coletivo não é somente isso, é debater o sistema do transporte coletivo, é debater também que o sistema de transporte coletivo não é somente a questão dos ônibus, mas é necessário debatermos outras vias de transporte público, como também a utilização de bicicletas.

Eu acredito que esse debate sobre esse sistema deve incorporar, por exemplo, a instalação de um Conselho de Transportes, que não me parece estar no âmbito do sistema apresentado.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Já está. É uma das primeiras coisas, Senador Randolfe, o Conselho de Transporte, com participação da sociedade.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco/PDT – RO) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco/PSOL – AP) – Um apelo, então, Senador Lindbergh, é que seja sem prejuízo de apresentação de novas emendas. Sem prejuízo inclusive de perdemos a oportunidade seria nós votarmos isso, votarmos na terça-feira, e na quarta-feira votarmos em turno suplementar o tema, se possível.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco/PDT – RO) – Sr. Presidente, pela ordem.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/PCdoB – AM) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Na verdade é o seguinte: antes de conceder ao Senador Acir e depois à Senadora Vanessa, em aprovado, para que haja o turno suplementar, nós temos que publicar na Ordem do Dia. Isso demora de dois a três dias, mas o prazo são cinco dias.

A sugestão que nós estamos discutindo é de que votemos o texto, o substitutivo apresentado pelo Relator. Vamos publicar na Ordem do Dia, vai abrir prazo para todos os Srs. Senadores – não apenas para os membros desta Comissão – apresentarem as emendas e na próxima semana, conforme já compromisso da Mesa desta Comissão, nós teríamos um único tema para discutir e ai sim debateríamos. Inclusive a lista de inscritos seria muito maior. E debateríamos com profundidade, no tempo necessário.

Então, quero esclarecer também ao Senador José Agripino que fui induzido aqui a erro. Na verdade, a sua emenda é o substitutivo. Como não foi aprovado o substitutivo, ela só pode ser apreciada após a votação do substitutivo. Então, não seria agora.

Pela ordem, Senador...

Primeiramente o Relator.

(Tumulto no recinto.)

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Chegou uma última emenda, do Senador Inácio Arruda. Emenda nº 26, ao PLC.

O SR. INÁCIO ARRUDA (Bloco/PCdoB – CE) – Muito importante essa emenda.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Dê-se ao art. 7º do PLC 310, de 2009, a seguinte redação:

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 da tarifa instituída no caput, será integralmente compensada pela União, na forma do regulamento.

Eu acolho essa emenda.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco/PDT – RO) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Pela ordem, Senador Acir Gurgacz.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco/PDT – RO) – O substitutivo já foi apresentado, Sr. Presidente.

Então, eu sugiro que a gente passe à votação e teremos essa semana para discutir qualquer mudança, mas que façamos a votação imediatamente. Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Muito obrigado.

Pela ordem, Senadora Vanessa Grazziotin.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/PCdoB – AM) – É da mesma forma o apelo aqui para o Senado. Nós entendemos a preocupação do Senador Randolfe. Entretanto, se não votarmos agora essa primeira votação, teremos mais dois prazos ainda para a apresentação de emendas, sem falar no que demanda a publicação da matéria.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco/PSOL – AP) – Quero perguntar, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Randolfe.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco/PSOL – AP) – Se não tiver prejuízo de emendas para o turno suplementar, então não tem óbices em votar agora. E se não ocorrer prejuízo de emendas para o turno suplementar, eu concordo na votação agora.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Não vai haver. Calma!

Muito obrigado, Senador Randolfe

Senador Ricardo Ferraço.

O SR. INÁCIO ARRUDA (Bloco/PCdoB – CE) – Eu retiro a minha inscrição.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco/PMDB – ES) – Não havendo prejuízo do debate e não havendo prejuízo de emendas que possam ser apresentadas, eu também abro mão para darmos mais este passo, a fim de que esse debate seja adiado de forma conclusiva para a próxima terça-feira.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado. Então, entramos aqui em um acordo de que vamos votar o substitutivo imediatamente. As discussões ficam para a próxima terça-feira, onde teremos uma reunião exclusiva para este tema.

Vamos colocar em votação o substitutivo apresentado ao projeto incorporado às emendas acatadas pelo Relator.

A votação é nominal, quem vota com o relator vota “sim” ao substitutivo.

Eu peço a relação.

Como vota o Senador Eduardo Suplicy?

O SR. EDUARDO SUPLICY (Bloco/PT – SP) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota o Senador Humberto Costa?

O SR. HUMBERTO COSTA (Bloco/PT – PE) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – O voto do Senador Lindbergh Farias é conhecido.

Como vota o Senador Rodrigo Rollemberg?

O SR. RODRIGO ROLLEMBERG (Bloco/PSB – DF) – Com o Relator, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota a Senadora Vanessa Grazziotin?

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/PCdoB – AM) – Com o Relator, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota o Senador Eduardo Braga?

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Sr. Presidente, entendendo que estamos votando em primeiro turno e que há modificações já aceitas pelo eminente Relator, Senador Lindbergh, para o turno suplementar, voto favoravelmente, com o Relator, com ressalvas, para que possamos aprimorar alguns artigos e alguns temas abordados pelo projeto de lei.

Portanto, voto com o Relator, com ressalvas, para que possamos aprimorar o projeto no turno complementar.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota o Senador Francisco Dornelles?

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – Sr. Presidente, pelas razões que acabei de expor, aguardo o segundo turno e no momento vou me abster.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota o Senador José Agripino?

O SR. JOSÉ AGRIPINO (Bloco/DEM – RN) – Entendo que essa matéria é importante, ela se impõe, é urgente, é polêmica.

Pela urgência, abro um crédito de confiança no Relator, confiando que todas as emendas, inclusive a que apresentei destacando o art. 7º para discussão, sejam apreciadas com o tempo devido de discussão na próxima reunião. Eu abro o crédito em confiança ao Relator e voto com o substitutivo de S. Ex^a.

O SR. LINDBERGH FARIA (Bloco/PT – RJ) – Obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota o Senador Armando Monteiro?

O SR. ARMANDO MONTEIRO (Bloco/PTB – PE) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota o Senador Blairo Maggi?

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Com o Relator, Sr. Presidente, mas também fazendo observação de que vamos discutir na próxima reunião. Nada de atropelar na próxima reunião.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Correto. Assumido já pela Mesa desta Comissão.

Como vota o Senador Aníbal Diniz?

O SR. ANÍBAL DINIZ (Bloco/PT – AC) – Com o Relator, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota o Senador Acir Gurgacz?

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco/PDT – RO) – Com o Relator, Sr. Presidente, e vamos discutir na próxima semana para deixar o projeto bem redondo, para que a população tenha esse benefício, que é da maior importância para toda a população brasileira.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado.

Como vota o Senador Inácio Arruda?

O SR. INÁCIO ARRUDA (Bloco/PCdoB – CE) – Sr. Presidente, mostrando a importância dos partidos no País e o debate do Congresso Nacional, como Casa democrática, para dar solução a problemas graves da República, voto com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota o Senador Ricardo Ferraço?

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco/PMDB – ES) – Sr. Presidente, sem prejuízo das emendas e do debate, voto favoravelmente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota o Senador a Senadora Ana Amélia?

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Sr. Presidente, eu queria novamente destacar a iniciativa oportuna do Senador Lindbergh Farias aqui nesta Casa e na Comissão de Assuntos Econômicos, porque este é um dos temas mais relevantes na agenda das ruas, das manifestações: a questão do transporte coletivo.

Então eu queria cumprimentá-lo e também os colegas Senadores que votamos agora a parte substantiva do seu relatório, aguardando a segunda etapa da votação em relação às emendas.

Parabéns!

Voto favorável.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senadora Ana Amélia.

Encerrada a votação.

Está aprovada por 15 votos SIM a Emenda nº 1 da CAE, substitutiva, oferecida ao PLC nº 310, de 2009, ficando prejudicados o projeto e as emendas a ele oferecidas, nos termos do art. 300, inciso XVI, do Regimento Interno do Senado.

De acordo com o art. 282 do Regimento Interno do Senado Federal, a matéria será submetida a turno suplementar por ter sido aprovado o substitutivo integral ao projeto.

O substitutivo será encaminhado, ainda hoje, a todos os Parlamentares e será aberto um prazo para apresentação de emendas.

Devolvo a Presidência ao Senador Lindbergh Farias.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PCdoB – RJ) – Senhores, agradeço-lhes muito.

Vamos fazer um debate profundo. Até a próxima terça-feira vamos conversar com todos os Srs. Senadores, em especial com o Senador Francisco Dornelles.

Quero agradecer...

O SR. SÉRGIO SOUZA (Bloco/PMDB – PR) – Pela ordem, Sr. Presidente, só para registrar que, segundo informações, o voto do Senador Francisco Dornelles foi “abstenção”.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PCdoB – RJ) – Abstenção? Isso.

Então foram 14 SIM e uma abstenção.

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – Se V. Ex^a...

Eu posso, até para não dizerem que fui o único a abster-me, votar "sim", com V. Ex^a...

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Claro.

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – ... com a ressalva de que na próxima semana nós teremos condições de debater plenamente algumas sugestões aqui apresentadas.

O SR. SÉRGIO SOUZA (Bloco/PMDB – PR) – A Ata registrará o voto de V. Ex^a.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Muito obrigado, Senador Francisco Dornelles.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (Bloco/PR – SP) – Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Nada mais havendo a tratar...

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (Bloco/PR – SP) – Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Sim, Senador Antonio Carlos Rodrigues.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (Bloco/PR – SP) – Quero consignar meu voto favorável.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Muito obrigado, Senador.

O SR. ANTONIO CARLOS RODRIGUES (Bloco/PR – SP) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 10 horas e 16 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 10 minutos.)

FRAGMENTOS DAS NOTAS TAQUIGRÁFICAS DA REUNIÃO DA CAE DE 2-7-2013, APRECIAÇÃO DO PLC Nº 310, DE 2009 EM TURNO SUPLEMENTAR

dúvida: esses financiamentos foram contraídos a partir de 1980 e, em 1990, já começaram as renegociações.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – A Senadora Kátia Abreu...

O SR. JOSÉ PIMENTEL (Bloco/PT – CE) – Sr. Presidente, só para concluir.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Senador José Pimentel.

O SR. JOSÉ PIMENTEL (Bloco/PT – CE) – Esses créditos vêm dos anos 80 e destinava à exportação. Já no início dos anos 90, eles foram renegociados, e foi perdoada parte da dívida e dos encargos.

Este Senado Federal, na Resolução nº 17, de 2000, anistou, no Governo Fernando Henrique Cardoso, parte dessa mesma dívida, que hoje estamos discutindo. Portanto, era uma dívida que envolvia o Clube de Paris, e o Brasil, na época, tinha dificuldades de

negociar diretamente, porque era devedor do Clube de Paris e não tinha como resolver a sua parte de dívida. O Clube mediou. E registro: através da Resolução nº 17, do Senado Federal, de 2000, o Congresso Nacional autorizou o perdão de parte da dívida e, particularmente, dos encargos. Agora, estamos concluindo o que o Senado Federal fez em 2000, através da Resolução nº 17.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Muito obrigado. Retirado...
O SR. ALVARO DIAS (Bloco/PSDB – PR) – Presidente, eu quero só cumprimentá-lo pela decisão e registrar: nós deveríamos estabelecer, como preliminar, que país de ditadura não tem apoio.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Vamos, então, ao item 1 da pauta.

ITEM 1

TURNO SUPLEMENTAR DO SUBSTITUTIVO OFERECIDO AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 310, de 2009

- Terminativo -

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.

Autoria do Projeto: Deputado Fernando de Fabinho

Relatoria do Projeto: Senador Lindbergh Farias.

1. Em 25/6/2013, foi aprovado Substitutivo Integral ao Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009. De acordo com o art. 282 do Regimento Interno do Senado Federal, a Matéria é submetida a Turno Suplementar;
2. Em 26/6/2013, foram oferecidas ao Substitutivo as Emendas nºs 1, 2 e 3, de autoria do Senador Alvaro Dias.

Em 01/7/2013, foram oferecidas ao Substitutivo as Emendas nºs 4, de autoria da Senadora Lúcia Vânia; 5, de autoria da Senador Alvaro Dias; 6 e 7, de autoria do Senador Blairo Maggi; 8 e 9, de autoria do Senador Francisco Dornelles.

Antes, quero registrar aqui a presença de vários prefeitos. Já citei aqui e vou citar novamente. Queria convidar, antes de iniciarmos a discussão da matéria, para compor a mesa... Estão aqui nos prestigiando o Presidente da Frente Nacional de Prefeitos, José Fortunati; o Prefeito da cidade de Belo Horizonte, Marcio Lacerda; o Prefeito da cidade de São Paulo, Fernando Haddad; e vários outros prefeitos. Já citei aqui o ex-Senador Maguito Vilela, que é Prefeito da cidade de Aparecida de Goiânia; o Prefeito de Guarulhos, Sebastião Almeida; o Prefeito de Marabá, João Salame; o Prefeito de Ribeirão Preto, David Veras, e vou pegar...

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco/PT – BA) – Dárcy Vera.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Dárcy Vera.

Antes de iniciarmos...

ORADORA NÃO IDENTIFICADA (Fora do microfone) – A Prefeita de Guarujá, Antonieta.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – A Prefeita de Guarujá, Antonieta.

Desculpe-me, mas me perdi um pouco, aqui, com os cartões.

Antes de iniciarmos a nossa discussão, porque foram apresentadas várias emendas – e vou aqui apresentar, da forma mais sintética possível, o nosso relatório –, vou dizer quais as emendas que acolhemos e quais as que rejeitamos.

Eu queria passar aqui para o Presidente da Frente Nacional de Prefeitos, José Fortunati, a palavra.

Quero dizer que está aqui, também, o Deputado Carlos Zarattini, que foi o relator do projeto na Câmara dos Deputados. Sem o Deputado Carlos Zarattini, esse Reitup não teria chegado aqui, neste instante.

Queria passar imediatamente a palavra ao Prefeito de Porto Alegre, porque a Frente Nacional de Prefeitos foi a que batalhou para que esse projeto tramitasse na Câmara dos Deputados e neste Senado Federal.

Então, queria abrir aqui a palavra, antes de iniciarmos os nossos debates, ao Prefeito José Fortunati, de Porto Alegre.

O SR. JOSÉ ALBERTO REUS FORTUNATI – Senador Lindbergh Farias, ao cumprimentá-lo e à Senadora Ana Amélia, quero cumprimentar as nossas Senadoras e Senadores, os meus caros prefeitos e prefeitas, e dizer, de uma forma muito rápida, que os prefeitos que compõem a Frente Nacional de Prefeitos estão aqui fazendo uma solicitação, mais uma vez, de forma veemente, para que esse importante projeto, que institui o Reitup, Regime Especial de Incentivo ao Transporte Urbano de Passageiros, possa ser votado nesta reunião.

Na última reunião da CAE, foram adicionadas várias emendas. Nós temos concordância com praticamente todas elas. Entendemos que elas vêm com um objetivo muito claro, Senador Roberto Requião, o de aperfeiçoar o projeto, de dar maior transparência. Cria a planilha única, que estava fora até o momento desta discussão, nosso Relator Lindbergh, cria a Planilha Única Nacional, que endossamos plenamente.

Entendemos, Senador Eduardo Suplicy, que ela vai poder dar a visibilidade, a transparência em todos os Municípios – o que desejamos – no que diz respeito ao cálculo da tarifa única em todo o País.

Por isso, sem maiores delongas, em nome do nosso Prefeito de São Paulo, Fernando Haddad, do nosso Prefeito Marcio Lacerda, de todas as nossas prefeitas e prefeitos, o pedido que a Frente Nacional de Prefeitos faz é de que esse projeto seja avaliado, votado em caráter terminativo, aqui, na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado Federal, para que imediatamente possa voltar à Câmara dos Deputados, ser rapidamente analisado e depois passado para a sanção presidencial.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Muito obrigado, Prefeito José Fortunati.

Passo a palavra ao Prefeito de São Paulo, Fernando Haddad.

O SR. FERNANDO HADDAD – Senador Lindbergh, gostaria de agradecer a V. Ex^a e de cumprimentá-lo, bem com todos os Senadores e Senadoras presentes e o nosso Presidente da Frente Nacional, que acaba de falar, José Fortunati; e de agradecer a presença dos Senadores e Senadoras.

Eu queria reiterar a fala do Presidente da Frente, lembrando o seguinte: a reunião que

tivemos com a Presidenta Dilma foi muito democrática, porque todos nós pudemos nos manifestar. Cinco governadores falaram, um por região, e José Fortunati falou em nome de todos os prefeitos da Frente Nacional.

Nós levamos à sua consideração, Senador Lindbergh, dois pleitos. Uma vez que há o desejo genuíno, da parte da população trabalhadora e dos estudantes, de que se encontrem mecanismos de subsídios à tarifa de transporte público, sobretudo nas regiões metropolitanas, levamos à consideração da Presidenta Dilma duas propostas. A primeira, a de desoneração adicional dos tributos que incidem sobre o transporte, uma vez que ela mesma já havia dado início a esse processo, desonerando, em um primeiro momento, em dezembro ainda, a quota patronal e, em um segundo momento, o PIS/Cofins, o que representou um ganho para o usuário de mais de 7% de vantagem. Se continuássemos nesse processo, poderíamos angariar ainda mais apoio, porque incide ainda PIS/Cofins sobre alguns insumos e incide ICMS sobre outros insumos. E como o Reitub, esse regime especial, é por adesão, os governadores terão tempo de ajustar as alíquotas de ICMS majorando umas, desonerando outras, para equilibrar suas contas enquanto oferece alternativa.

A segunda proposta, Senador Cristovam, que levamos à consideração da Presidente é ainda mais ousada, porque dá uma resposta estrutural e definitiva para o problema de transporte público no Brasil, que é a utilização da Cide para subsidiar o transporte público, ou seja, é um subsídio cruzado, o transporte individual financiando o transporte público. Nada mais justo que aquele que opte pelo automóvel colabore com o financiamento daquele que opte pelo transporte público, desonerando a infraestrutura das cidades de mais engarrafamento, ou seja, aquele que usa o transporte coletivo recebe um bônus e aquele que opta pelo transporte individual tem o ônus do financiamento.

Essas duas propostas, uma delas essa lei resolve, a outra talvez exija uma emenda constitucional, mas as duas propostas vão ao encontro dos anseios da população por transporte público de mais qualidade e com modicidade tarifária, inclusive com a ampliação da gratuidade.

Então, penso que os prefeitos tiveram muita maturidade de encarar o problema e apresentar alternativas, uma vez que respostas precisam ser dadas àquilo que a população demanda com justiça.

Obrigado, Senadores e Senadoras.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Muito obrigado, Prefeito. Vou passar para o último prefeito fazer uso da palavra, o Prefeito de Belo Horizonte, Marcio Lacerda.

O SR. MARCIO LACERDA – Muito rapidamente, obrigado, Presidente, meus cumprimentos aos Srs. Senadores e às Sras. Senadoras presentes, colegas prefeitos e prefeitas, a movimentação da Frente Nacional de Prefeitos não está ocorrendo em função dessas manifestações recentes. Tivemos reunião em março passado, com as direções do Senado e da Câmara, uma grande reunião, onde apresentamos diversas questões, principalmente aquelas relativas à necessidade de desonerarmos o transporte público coletivo em nossas cidades.

É preciso colocar à reflexão a necessidade dessa redução, mas, muitas vezes, não se leva em consideração, Presidente, especificamente no caso de Belo Horizonte, que de 1,5 milhão de pessoas transportadas diretamente, 44% têm as suas passagens pagas pelo

vale transporte dos empregadores e o limite de incidência do vale transporte na renda da pessoa é de 6%, que é um limite tolerável. Temos 10% a 15% de gratuidades. Então, o grande problema é uma família numerosa que tem vários filhos estudando, que não têm transporte escolar, com uma renda baixa e com várias pessoas pagando uma tarifa de ida e volta durante o dia. Isso vai pesar até mais de 30% no orçamento doméstico.

Temos que pensar também, colegas prefeitos, no sentido de termos também esses subsídios, incluindo o do empregador, feitos de forma equilibrada para beneficiar mais as famílias de menor renda. É um elemento a mais que coloco no debate para próximas etapas após a votação aqui do Reitub.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Eu passo a Presidência para o Senador Sérgio Souza, porque vou apresentar o nosso relatório e a decisão sobre as emendas que foram apresentadas.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Bom dia a todos, às Sras e aos Srs. Senadores, a todos os prefeitos e prefeitas que vêm até a Comissão de Assuntos Econômicos do Senado, para debater junto conosco esse importante tema, a quem eu cumprimento em nome do José Fortunati, o Presidente da entidade que representa os Municípios do Brasil, os prefeitos no Brasil, em nome do Fernando Haddad, Prefeito de São Paulo, e também em nome do Marcio Lacerda, Prefeito de Belo Horizonte.

O tema é relevante, o assunto é o do momento. Eu acho que o Congresso Nacional está fazendo a sua parte. Não é um projeto que começou hoje. Começou em 2009, na Câmara dos Deputados, da relatoria do Deputado Zarattini.

Eu peço para levantar um pouquinho o som.

Começou em 2009 esse projeto, o Projeto de Lei da Câmara no 310, de 2009, de autoria do Deputado Fernando de Fabinho e da relatoria, lá na Câmara, do Deputado Zarattini. Aqui na Comissão de Assuntos Econômicos, a relatoria é do Senador Lindbergh Farias, relatoria iniciada na semana passada. Face ao grande número de emendas e à polêmica que envolve o Brasil atual – e o transporte coletivo é o cerne dessas questões –, houve necessidade de suspendermos a reunião e dedicarmos importante parte da reunião de hoje para debatermos esse tema.

Então, eu passo agora a palavra ao Senador Lindbergh Farias, que é Relator desse projeto, para que faça a análise das emendas apresentadas.

Eu passo a dizer quais são as emendas: as Emendas nºs 1, 2, 3 e 5 apresentadas pelo Senador Álvaro Dias; da Senadora Lúcia Vânia, a Emenda no 4; do Senador Blairo Maggi, as Emendas nºs 6 e 7; do Senador Francisco Dornelles, as Emendas nºs 8, 9 e 21; do Senador Acir Gurgacz, as Emendas nºs 10, 11, 12 e 13; da Senadora Vanessa Grazziotin, a Emenda no 14; do Senador Randolfe Rodrigues, a Emenda no 15; do Senador Roberto Requião, as Emendas nºs 16 e 17; da Senadora Kátia Abreu, a Emenda no 18; da Senadora Ana Amélia, a Emenda no 19; e do Senador Sérgio Souza, a Emenda no 20. E acaba de chegar, do Senador Walter Pinheiro, a Emenda no 22.

Com a palavra, o Relator do projeto.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Sr. Presidente, pela ordem! Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Antes, pela ordem, o Senador Aloysio.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Eu apresentei uma emenda que não é mencionada nesse relatório.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Eu peço à assessoria da Presidência que veja a emenda do Senador Aloysio, para que o Relator possa analisá-la, inclusive.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Sim.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Não está aqui no meu rol de emendas.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – É pena. Foi apresentada.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – A assessoria da Presidência já está providenciando, Senador Aloysio, e enquanto isso, eu passo a palavra ao Senador Lindbergh Farias, para que vá analisando as emendas já mencionadas pela Presidência.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Sr. Presidente, quero esclarecer o senhor.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Pela ordem, Senador Aloysio Nunes.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – A ideia da emenda que eu apresentei é muito simples. Ela retoma uma boa parte do projeto substitutivo do Senador Lindbergh, mas diz o seguinte: que os investimentos, assim como as subvenções para redução de tarifa dos entes federados, serão aceitos pela União como forma de pagamento parcial do serviço vincendo da dívida por ela renegociada, nos termos das leis tais e tais. É isso. Abate do serviço da dívida. Aumenta a capacidade de investimento dos Estados e Municípios, que é o que resolve. É o que resolve. O resto é conversa.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Aloysio, a emenda de V. Ex^a não constava no rol de emendas porque é uma emenda substitutiva e não cabe emenda substitutiva no turno suplementar, mas sou informado pela assessoria da Presidência que acabou de chegar a emenda nominal, alterada, e será autuada como Emenda nº 23; e submeto também à apreciação do Relator, Senador Lindbergh Farias, a quem passo a palavra.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Senador Aloysio Nunes, o pessoal da assessoria já está olhando aqui a emenda. Vamos partir aqui para a análise das emendas. Farei um breve resumo, muito breve mesmo, porque já discutimos aqui, na semana passada. Estabelecemos com o Reitup – é um projeto que tramita desde 2003 na Câmara dos Deputados e desde 2009 no Senado Federal – a criação de uma coordenação federativa para a lógica das desonerações.

O Governo Federal, a Presidenta Dilma já fez várias desonerações. Fez desoneração do PIS/Cofins incidente sobre tarifas do serviço de transporte público; fez também sobre a Cide; fez também a Contribuição Patronal para a Seguridade Social, que foi reduzida a 2%. Agora, estamos falando de novas desonerações do Governo Federal. O quê?

PIS/Cofins, na aquisição de óleo diesel, energia elétrica e bens de capital. Vale reforçar aqui: é um sistema de adesões. Os Estados e Municípios aderem se quiserem. No caso, com a adesão do Estado, também haveria a desoneração do ICMS sobre óleo diesel, sobre energia elétrica e bens de capital; e a prefeitura, com o ISS.

Tenho dito que mais importante do que as desonerações – o que acho e está certo o

Deputado Zarattini, quando fala aqui que estamos falando de um plano nacional de mobilidade – é porque colocamos em marcha, primeiro, como condicionantes, a existência de licitações. Para se ter possibilidade de acessar essas desonerações vamos dar um prazo, mas as prefeituras terão que fazer licitações. Hoje, 95% das linhas de ônibus do País não foram licitadas. Quando falamos em qualidade, esse é um elemento fundamental.

É necessária, também, outra condicionante – estamos dando prazo para isso: bilhete único ou sistema integrado de transportes. Não são todas as cidades do Brasil que terão condições de fazer bilhete único, mas sistema integrado de transportes.

Terceiro, Conselho de Transportes, com a participação da sociedade civil.

E, por último, que repto a mais importante de todas. Esse aqui é o ponto mais importante, a meu ver, Prefeito José Fortunati, desse projeto. Acolhi uma emenda do Senador Roberto Requião, do Senador Randolfe Rodrigues e do Senador Inácio Arruda. Trata-se da transparência. Aqui há um conjunto de regras ligadas à transparência, para que as planilhas sejam divulgadas, publicadas na Internet: garantia de aplicação da Lei de Acesso à Informação – as informações detidas por empresas de transporte coletivo, em razão da existência de contrato de concessão com o Poder Público –; existência de contratação de auditoria externa, proposta também do Senador Roberto Requião. Esse conjunto de medidas na área de transparência é fundamental. O debate nas ruas deste País se coloca dessa forma, inclusive. As pessoas querem saber como é feita a confecção dessas planilhas. Aceitamos, também, uma emenda do Senador Acir Gurgacz, que fala de uma planilha nacional como referência para Estados e Municípios. Vejam bem, Senhores, é um projeto muito mais completo do que simplesmente falar em desonerações. E fala do laudo técnico para desoneração. Sabemos que neste País muitas desonerações foram feitas, mas aquilo não incidiu na ponta, no resultado final. Aqui, não! Para a desoneração ser feita terá que ser apresentado um laudo técnico, exibição da planilha, divulgação desses números. Acho, sinceramente, esse o ponto mais importante desse projeto.

Vou para análise das emendas.

Emenda 1, do Senador Álvaro Dias.

Somos pela rejeição.

A emenda veda a restituição direta e visa incluir a possibilidade que os créditos tributários concedidos por meio de desoneração federal possam ser utilizados para compensar contribuições previdenciárias. A restituição direta é um mecanismo efetivo de recebimento de créditos decorrentes de desoneração.

Por essa razão, somos pela rejeição. Assim, não há necessidade de estender a compensação dos créditos pela contribuição previdenciária.

Emendas nºs 2 e 3, do Senador Álvaro Dias, e Emendas nº 8, 9, 20 e 21, do Senador Francisco Dornelles.

Na última reunião o Senador Francisco Dornelles fez uma série de ponderações, eu fui ao encontro do Senador para discutir uma a uma dessas ponderações e queremos dizer que somos pela aprovação da Emenda nº 20, que prevê que os subsídios já concedidos no âmbito dos sistemas de bilhete único possam ser computados no cálculo das contrapartidas para desoneração de tributos.

O Senador Francisco Dornelles excluiu o art. 4º, que trata de renúncia fiscal, por desnecessária, uma vez que se aplica independentemente desse dispositivo e por determinação da Lei de Responsabilidade Fiscal, a Lei de Diretrizes Orçamentárias na fixação da renúncia fiscal. Além disso, o art. 4º poderia limitar o alcance das desonerações previstas no regime especial.

Retoma a redação original prevista para o ISS.

Aqui é preciso que se diga, o Senador Francisco Dornelles falava sobre a impossibilidade constitucional de zerarmos o ISS.

A própria Constituição, eu já respondi isso quando tive o encontro com ele, já exclui da vedação a redução de ISS em alíquota inferior a 2%, a setores que não se sujeitam, por sua natureza, a guerra fiscal, como é o caso do transporte coletivo.

Não obstante, retomamos... Em respeito à autonomia municipal, retomamos a lógica do projeto original do Deputado Zarattini, e o projeto agora prevê que o Município vai definir se vai zerar ou se vai definir autonomia do Município e também dos Estados. Poderá reduzir, mas fica preservado... Eu quero dizer que já que o Município de São Paulo cobra 0% de ISS, o Município do Rio de Janeiro cobra 0,01% do ISS. Então, eu não vi problemas quanto à constitucionalidade, mas decidi porque esse é um sistema de adesão, vai ter a lógica de adesão de Municípios e Estados e cabe ao Município e às suas câmaras de vereadores, aos seus prefeitos definir se vão reduzir para 1, para 0,5, para 0,0 e aderir ao sistema.

O Prefeito Marcio Lacerda aqui já disse que a de Belo Horizonte zerou no sábado. Essa é uma tendência que vai acontecer em todo o País, creio eu, Prefeito Marcio Lacerda. Porto Alegre também zerou ontem.

Somos por sua aprovação na forma da Emenda 20, do Senador Francisco Dornelles, que busca – quero dizer ao Senador Alvaro Dias – o mesmo objetivo da emenda apresentada pelo Senador Alvaro Dias. Eu acolhi a do Senador Francisco Dornelles por ter uma redação mais completa. Mas na verdade são as mesmas emendas apresentadas pelo Senador Alvaro Dias, que ficam prejudicadas. Portanto, essa Emenda nº 3 que trata da questão do subsídio é que está contemplada no mérito do Senador Francisco Dornelles. Emenda nº 4, da Senadora Lúcia Vânia.

Somos por sua aprovação.

A emenda prevê que o desconto mínimo de 75% nas contas de luz de empresas de transporte coletivo seja compensado por meio da Conta de Desenvolvimento Energético.

O Senador José Agripino também tinha feito uma fala nesse sentido aqui, na reunião passada. Trata-se de fundo formado por contribuições cobradas na conta de luz de todos os brasileiros e por aportes do Tesouro Nacional.

Emenda nº 5, do Senador Alvaro Dias.

Somos pela aprovação.

A emenda possibilita a desoneração sobre parcerias público-privadas.

Emenda nº 6, do Senador Blairo Maggi.

Eu lamento Senador, o mérito é muito justo.

Somos por sua rejeição. A emenda aumenta o percentual de adição de biocombustível ao óleo diesel de 5% para 20%.

Entendemos que a proposta deve ser discutida em foro próprio, não cabendo no âmbito

do Reitup, que prevê a desoneração de óleo diesel tal como produzido e regulado atualmente.

Concordo com isso no mérito, mas não dava para condicionar a desoneração ao aumento de 5% para 20%.

Apesar de parabenizar V. Ex^a pelo mérito...

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Sr. Relator...

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Sim.

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Peço a palavra pela ordem, Sr. Presidente. Mas não daria para isentar o óleo diesel de PIS e Cofins? Porque nós atenderíamos não só o transporte coletivo, mas também a demanda dos caminhoneiros. Os caminhões estão por todo o Brasil, bem como os tratores, as máquinas e implementos. O óleo diesel é usado principalmente, quase 100%, no trabalho duro, para a produção. Então, pelo menos a isenção de PIS e Cofins do combustível em geral...

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Estamos fazendo isso para o óleo diesel, mas ligado ao transporte público. Na verdade, o Governo vai regulamentar, mas haverá uma cota disso para cada empresa. Não estamos desonerando o óleo diesel de forma geral, até porque o impacto é muito grande. É um projeto dirigido ao transporte público, Senadora Kátia Abreu.

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Não há como diferenciar isso na bomba, viu?

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Não, mas explicarei isso depois.

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Não há como diferenciar o diesel de ônibus, o diesel de caminhão e o de máquinas e implementos. Nós sabemos o que vai acontecer no final.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Eu explico depois, porque há, sim, uma cota por empresas. Vários Estados já fazem isso. Eu explicarei isso mais em frente. Quanto à Emenda nº 7, do Senador Blairo Maggi, somos por sua rejeição. A emenda propõe a exclusão de pneus e câmaras de ar do rol dos produtos beneficiados com a desoneração, por entender que não será possível promover o controle dessa desoneração. Isso será feito por meio de metas quantitativas, definidas em regulamento, fixando a utilização desses insumos.

Quanto à Emenda nº 16, do Senador Requião, somos por sua aprovação.

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Pela ordem, tem a palavra a Senadora Kátia Abreu.

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Na questão dos pneus e das câmaras, vai acontecer a mesma coisa.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Perfeitamente, Senadora.

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Nós estamos aprovando uma lei que não vai dar certo, Senador.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Vamos discutir depois isso.

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Como é que vai saber o vendedor se esse pneu é para ônibus ou para caminhão? Nós sabemos o que vai acontecer!

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Cada empresa vai ter uma cota. Eu explicarei isso depois. Eu queria encerrar aqui as emendas e depois...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Normalmente, quem tem ônibus tem caminhão.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Vamos esperar o Relator terminar o relatório. Ao final, vamos abrir a discussão, e poderão ser colocados todos os pontos pelas Sr's Senadoras e pelos Srs. Senadores.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Emenda nº 16, do Senador Requião. Somos por sua aprovação. A emenda amplia os mecanismos de transparência, ao incluir o balanço patrimonial entre os documentos a serem divulgados pelas empresas, o que já é uma exigência, por exemplo, para as empresas de capital aberto, pela lei das S.A.. A emenda também busca detalhar a forma de aplicação da Lei de Acesso às Empresas de Transporte Coletivo, prevendo que o pedido de informação deverá ser encaminhado por intermédio do órgão público correspondente. Somos pela aprovação.

Emenda nº 17, do Senador Requião. Somos por sua aprovação. A emenda visa a reduzir o corte de 500 mil para 200 mil habitantes para a exigência na elaboração do laudo de redução das tarifas de auditoria externa independente.

A Emenda nº 10, do Senador Acir Gurgacz, prevê participação de empresas que tenham feito parcelamento tributário, o que já está previsto no § 2º do art. 3º. No mérito, portanto, a emenda já está contemplada no texto, razão pela qual somos por sua rejeição. Mas com ela concordamos no mérito.

Emendas nºs 11 e 12, do Senador Acir Gurgacz. Somos por sua rejeição. Essas emendas visam a suprimir os dispositivos correspondentes aos mecanismos de transparência sobre empresas de transporte coletivo. Consideramos esse um aspecto fundamental do projeto, ao incluir mecanismo de controle social sobre o serviço de transporte.

A Emenda nº 13, do Senador Acir Gurgacz, e a Emenda nº 20, do Senador Sérgio Souza, trazem alteração de redação, deixando explícito que incide a alíquota de 2% de contribuição previdenciária sobre o faturamento bruto das empresas. Acolhemos, portanto, ambas as emendas, na forma de aprovação da Emenda nº 20, do Senador Sérgio Souza.

Emenda nº 14, da Senadora Vanessa Grazziotin. Somos pela aprovação. A emenda reduz o corte populacional para a exigência de GPS para 200 mil habitantes, o que consideramos meritório.

Emenda nº 15, do Senador Randolfe Rodrigues. Somos por sua aprovação. A emenda prevê apoio do BNDES ao setor, o que consideramos meritório.

Quanto ao GPS, quase todos, hoje, já têm vindo dessa forma.

Emenda nº 18, da Senadora Kátia Abreu. Somos por sua aprovação. Esta foi uma grande reivindicação dos prefeitos, com os quais conversei também. A emenda fixa regras de transição de dois anos para os Municípios adotarem as contrapartidas do Reitup, como licitação, sistema integrado ou bilhete único.

O que nós vamos fazer?

Do jeito que estava 95% dos Municípios não iam ter desonerações. A partir de agora, do primeiro momento de adesão, tem que entrar as regras de transparência, e os Municípios terão um prazo de dois anos para fazerem licitação e integrarem o seu sistema.

Então, acho que esse é um ponto importante, porque a gente coloca em marcha a organização do sistema, o lançamento de editais para a existência de licitação. É um processo que começa agora e está dado o prazo de dois anos para ser concluído.

Isso da emenda da Senadora Kátia Abreu.

Senadora Ana Amélia – dezenove –: “Somos pela aprovação”.

A emenda visa a substituir a expressão – esta é uma mudança a técnica – de “transporte metropolitano” por “transporte de caráter urbano”, tecnicamente mais adequado e já consagrado pela Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Vinte e dois – Senador Walter Pinheiro –: “Somos por sua aprovação”.

A emenda promove ajuste na desoneração do ICMS, excluindo a expressão “até valor integral” – eu, novamente, retomo o projeto do Deputado Carlos Zarattini –, que será substituída pela expressão “até valor equivalente à redução do imposto sobre ICMS”, em atenção à autonomia dos Estados no âmbito do Confaz, como bem disse o Senador Francisco Dornelles.

Os Estados, em relação ao Confaz, quero dizer, poderão definir, de forma negocial, o tamanho da desoneração sobre esse imposto. Cabe registrar que a alteração não prejudica a redução das tarifas, pois aprovado convênio autorizativo do Confaz, o Estado, ainda assim, poderá promover a redução integral do imposto de sua competência.

Senador Aloysio Nunes, a gente está respeitando o fato de o meu projeto haver modificado o do Deputado Zarattini; a decisão vai se dar no âmbito de cada Estado e Município: se a desoneração é total, se vai cair para 1%. Essa é uma discussão feita ... O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Mas onde é que entra o Confaz aí?

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Isso vai ter de passar pelo Confaz. Isso pode ser aprovado. Isso é um instituto que já existe: um convênio autorizativo do Confaz, autorizando cada Estado a definir como quiser a redução no seu Estado. Porque essa não é uma matéria, como disse, que tenha guerra fiscal, mas tem que passar pelo Confaz, porque esse instituto é do convênio autorizativo do Confaz. Emenda nº 23 do Senador Aloysio Nunes.

A emenda permite que parte do serviço das dívidas dos Estados e Municípios seja compensada por meio de desonerações do Reitup.

Consideramos a emenda prejudica, porque já foi apreciada e rejeitada emenda de igual teor no primeiro turno – Senador Francisco Dornelles.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Qual, heim?

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – O Senador Francisco Dornelles apresentou essa emenda colocando as questões das dívidas dos Estados e dos Municípios.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Já foi rejeitada.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Já foi rejeitada, Senador Aloysio Nunes.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Eu imagina que as emendas todas seriam analisadas no turno suplementar. Foi essa informação que tive.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Pode ser reexaminada a Emenda nº 23.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – É o que eu peço, então, a V. Ex^a.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Eu a rejeitei e V. Ex^a conhece a minha posição sobre as dívidas dos Estados e dos Municípios

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Então, eu peço o apoio de V. Ex^a.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Eu só a rejeitei porque, a meu ver, não dar para colocar em um tema complexo como esse do Reitup.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Mas é isso que resolve, Presidente!

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Então,...

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – É isso que resolve.

Vamos aumentar a capacidade de investimentos dos Estados e Municípios. De resto, o senhor está tirando recursos dos Estados e dos Municípios.

O SR. PRESIDENTE (Lindbergh Farias. Bloco/PT – RJ) – Nós vamos examiná-la e colocá-la em votação.

Era esse, então, o meu parecer sobre as emendas.

Eu devolvo aqui ao Presidente para conduzir os debates.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Eu vou colocar em discussão a matéria e vamos abrir também a lista daqueles que ...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Presidente, eu requeiro destaque da Emenda nº 6, por favor.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – O destaque tem que ser apresentado através de requerimento forma à Mesa.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Já está nas mãos do Castilho.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Será considerado, Senador Blairo.

Então, está em discussão o projeto de lei relatado pelo Senador Lindbergh Farias.

(Pausa.)

Não havendo quem queira discutir... Senador Requião para discutir a matéria.

O SR. ROBERTO REQUIÃO (Bloco/PMDB – PR) – No que diz respeito às desonerações fiscais, o projeto anda muito bem.

Eu, particularmente, acredito na transparência.

Nós deixamos, ou melhor, os prefeitos do Brasil inteiro deixaram de abordar a questão da compatibilidade da planilha com a realidade dos custos.

Quando eu fui prefeito da capital do Paraná, Curitiba, eu criei um sistema de transporte tarifa única, eliminei do cálculo da planilha a depreciação dos veículos e a amortização do capital, porque eu criei um sistema de frota pública e operação privada, ao mesmo tempo em que a tarifa comportava um fundo para a reposição da frota. Por quê? Porque, na verdade, a depreciação e a remuneração da frota que serviriam para a reposição nunca serviam para isso. Cada vez menos ônibus. Nós conseguimos, com esse processo, a menor tarifa do Brasil.

Quando eu ainda era deputado e comecei a tratar da questão do transporte coletivo, eu tive acesso à planilha de Curitiba. Chamou minha atenção o preço dos insumos. As empresas de transporte compravam pneus aos milhares, rolamentos aos milhares, combustível em grande proporção, e os seus preços eram todos elevadíssimos. E esses preços eram uma espécie de conquista da categoria. Quando você reclamava do custo em Curitiba, eles diziam: “Não, mas em Minas Gerais é assim, em Campo Grande é assim também, no Rio Grande do Sul esse preço está vigendo já há alguns anos”. Eu

olhei o preço absurdo dos pneus, que eram comprados aos milhares, me dirigi a um revendedor singular de pneus, o Hermes Macedo, e comprei, no balcão, pela metade do preço orçado na planilha que comprava milhares de pneus.

Então, eu acredito que a proposta vai muito bem, mas, por parte dos prefeitos, depois de votado e sancionado esse conjunto de medidas que nós estamos tomando, eu acredito que a verificação das planilhas é essencial. Eu não vi ninguém... Só se pede subsídio. Ninguém questiona o preço elevado das planilhas, o absurdo das contas, a tarifa interna de retorno, a remuneração do capital, feita de forma rigorosamente absurda.

Eu conversava, ontem, com um grupo de empresários do transporte do Paraná, meus amigos pessoais, e eles me diziam: "Requião, honestamente, a tarifa do Paraná poderia ser reduzida hoje para R\$2,30, mantendo uma lucratividade extraordinária e sem nenhum subsídio caracterizado por redução de impostos". Mas como primeiro passo, me parece que nós estamos andando bem. O projeto do Zarattini é interessante. Mas os prefeitos têm que tornar as planilhas transparentes e começar a discutir o preço desses insumos. E essa fórmula curitibana da frota pública e da operação privada se demonstrou muito interessante. Depois que eu deixei a prefeitura, isso tudo foi desmontado e a tarifa passou a ser aumentada progressivamente. Mas acho, também, Senador Lindbergh, que a proposta do Senador Aloysio Nunes de considerar as desonerações municipais como parte do pagamento da dívida de Municípios e, no caso dos Estados, dos Estados com a União é uma tentativa válida de amortização dessa concentração tributária que nós vivemos hoje com a União assumindo a titularidade quase que da carga inteira dos impostos, lembrando que na Constituição de 1988, a União tinha 80% dos seus recursos de IPI e Imposto de Renda e que esses 80% caíram para 40% com os subsídios dados pela União e, ao mesmo tempo, os impostos não compartilhados subiram de 20% para 60%.

Então, levando em consideração esta situação, a emenda do Senador Aloysio é bastante interessante também, mas eu acredito que estamos dando um bom início a esse processo. Agora, quero aqui, de novo, dizer da minha estranheza de nenhuma prefeitura de capital do Brasil questionar as planilhas, as conquistas da categoria, com superfaturamento dos insumos e dos índices de tarifa interna de retorno, remuneração de capital, depreciação de veículos e equipamentos.

O meu voto, sem sombra de dúvida, será favorável ao projeto, na forma apresentada pelo Relator.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Sr. Presidente, só uma retificação aqui rápida.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Pela ordem, o Relator, Senador Lindbergh.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Quando eu falei do Senador Francisco Dornelles, sobre a Emenda nº 20, eu queria fazer uma retificação, porque, na verdade, a emenda que consideramos aprovada, que promove as alterações já citadas, é a Emenda nº 21.

Senador Francisco Dornelles, foi uma confusão aqui. Ela trata de aproveitar o subsídio já concedido no âmbito do Reitup e adequa a redação do ISS, excluindo a expressão "zero".

A Emenda nº 20, do Senador Sérgio Souza, trata apenas de ajustes de redação para contemplar as desonerações já realizadas pelo Governo do Distrito Federal, da qual somos pela aprovação.

Há também a Emenda nº 10, Senador Acir Gurgacz. Eu gostaria de registrar também que o meu parecer em relação à Emenda nº 10 é pela aprovação. A emenda visa a garantir que as empresas que tenham feito parcelamento tributário possam participar do Reitup.

São essas as retificações.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senador Lindbergh.

O SR. ALVARO DIAS (Bloco/PSDB – PR) – Sr. Presidente, eu queria fazer uma pergunta só ao Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Pela ordem, Senador Alvaro Dias.

O SR. ALVARO DIAS (Bloco/PSDB – PR) – Sr. Relator, Senador Lindbergh, eu gostaria de saber como V. Ex^a trata a questão da Lei de Responsabilidade Fiscal, se essa proposta não estaria atentando contra o espírito que é essencial da Lei de Responsabilidade Fiscal, ou seja, ao se eliminar uma receita, há que se criar uma alternativa de receita que possa compensar. Eu gostaria que V. Ex^a explicitasse essa indagação.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Senador Alvaro Dias, eu, nesse caso, segui as orientações do nosso mestre, professor, ministro, Francisco Dornelles, que argumentou que nós deveríamos excluir o art. 4º, que trata da renúncia fiscal, por ser, no entender dele, desnecessário, uma vez que se aplica, independentemente desse dispositivo, por determinação da Lei de Responsabilidade Fiscal, a LDO, na fixação da renúncia fiscal. Além disso, o art. 4º poderia limitar o alcance das desonerações previstas no regime especial. Foi a partir de um diálogo com o Senador Francisco Dornelles que eu acolhi essa emenda de um professor.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senador Lindbergh Farias.

Próxima inscrita para discutir a matéria é a Senadora Vanessa Grazziotin. Também estão inscritos o Senador Eduardo Braga...

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco/PDT – DF) – Senador Sérgio.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – ... o Senador Randolfe, o Senador Blairo, o Senador Cristovam, a Senadora Ana Amélia.

Senadora Vanessa Grazziotin com a palavra.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/PCdoB – AM) – Muito obrigada, Presidente Sérgio.

Primeiro, eu quero aqui, mais uma vez, cumprimentar o Deputado Zarattini e o Senador Lindbergh pela capacidade de diálogo no debate desse projeto.

Grande parte das emendas apresentadas foram emendas aprovadas. Isso é muito importante, para que o projeto possa evoluir e, rapidamente, se transformar numa lei vigorando em todos os Municípios.

Eu fico feliz, porque não é um projeto cujos efeitos vamos ter que aguardar quatro, cinco anos, não. Os efeitos serão quase que imediatos e é isso que a população espera.

Eu acho que, Senador Lindbergh, esse é um debate muito importante. Eu creio que aprovar este projeto seria um primeiro passo.

Nós temos que debater aquilo que o Prefeito Haddad colocou aqui e que o Prefeito José Fortunato já havia colocado, numa audiência pública em que debatemos a mobilidade urbana e o transporte coletivo, que são mecanismos de valorização do transporte coletivo no Brasil, porque neste País se prioriza o transporte individual.

(Soa a campainha.)

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Peço silêncio ao Plenário. Há uma Senadora usando da palavra.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/PCdoB – AM) – É difícil, mas não tem problema.

Então, eu vejo esse como primeiro passo. Eu acho que nós temos que pensar em alternativas mais duradouras, que mudem o status das grandes cidades brasileiras hoje, de tal forma que valorizemos o transporte coletivo. Agora, para valorizar o transporte coletivo tem que haver uma melhoria significativa no sistema.

Então, aquela taxação dos automóveis, para que os recursos sejam revertidos para o transporte coletivo, eu considero fundamental. Eu acho que foi o próprio Prefeito Fortunati que, na sua apresentação, disse que, inclusive, grandes cidades colocaram isso sob plebiscito e que isso obteve um apoio fantástico, magnífico de uma grande maioria. Mas, Sr. Presidente, quero falar da emenda que apresentei, que considero fundamental, extremamente importante.

O Senador Requião falou basicamente da necessidade de termos transparência. É isso. O projeto não cria apenas os incentivos. Ele vincula os incentivos ao cumprimento de uma série de requisitos que vão melhorar o transporte coletivo e permitir maior transparência.

Então, a planilha, assim como o Conselho, é muito importante. A planilha, principalmente. Eu, na minha época de estudante, trabalhei muito com planilha, estudei muito planilha. Manaus foi a primeira cidade, talvez, a ter o passe estudantil, a meia passagem, e o estabelecimento de uma planilha.

(Soa a campainha.)

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/PCdoB – AM) – E nós, estudantes, à época, é que éramos os responsáveis pelo acompanhamento da planilha.

Isso que foi dito pelo Senador Requião é verdade. Você tem que dar transparência para que não haja sobrepreço em relação aos insumos.

Mas não é só transparência, para que se garantam preços reais. Não é só para isso, não. Tem que haver metodologia moderna, e eu, quando coloco o GPS, o sistema de controle por GPS, isso é fundamental, porque na planilha também é muito fácil colocar uma frota operante de 300 ônibus. Quem garante que os 300 ônibus estão operando? E os 300 ônibus requerem um número maior de servidores, de trabalhadores e de tudo o mais.

Então, estabelecer esses mecanismos inteligentes de controle, eu acho fundamental, porque isso evita a manipulação do sistema. Se você colocar numa planilha “eu tenho um ônibus rodando todo o tempo”, o custo da passagem é um. Agora, se você não tem o ônibus rodando naquele tempo registrado, o custo da passagem vai ser outro, menos três, provavelmente.

Então, cumprimento o Relator e agradeço pela aceitação, que considero fundamental. Quando você tem GPS, e esse mecanismo é inteligente, você pode ter também uma passagem inteligente para que o sistema possa, inclusive, aferir a quantidade das passagens gratuitas, porque hoje não se tem também o que é a gratuidade do idoso, da criança, dentro do transporte coletivo.

É isso.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senadora Vanessa.

Eu peço mais uma vez ao Plenário para contermos um pouco as conversas, falarmos um pouco mais baixo, porque, se não, não conseguiremos ouvir o Senador ou a Senadora que estiver discutindo a matéria.

O SR. ALVARO DIAS (Bloco/PSDB – PR) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Pela ordem, Senador Alvaro Dias.

O SR. ALVARO DIAS (Bloco/PSDB – PR) – Apenas para informar ao Sr. Relator que encaminhei à Mesa uma modificação à emenda supressiva, uma correção. Por solicitação da área técnica, estou retirando a palavra “salvo”. A emenda supressiva fica assim: suprimir a expressão contribuição previdenciária ou restituição direta do inciso III do art. 3º, com redação dada ao projeto.

Portanto, tira só a palavra “salvo” dessa emenda supressiva.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Meu caro Senador Alvaro, a assessoria da Presidência está analisando e, tão logo esteja pronta, nós vamos distribuir ao Relator para que dê parecer.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Darei parecer daqui a pouco, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Pela ordem dos inscritos, Senador Eduardo Braga.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Sr. Presidente, Sr. Relator, Srs. Prefeitos aqui presentes, Sr's Prefeitas aqui presentes, Sr's Senadoras, primeiro, quero dizer que está quase impossível acompanharmos o relatório e a votação. Eu queria até pedir, Senador Lindbergh, que conversássemos com nossa assessoria, porque está praticamente impossível acompanhar a dinâmica da votação por não estarmos com o relatório, obviamente, pronto. Estamos construindo o relatório ao longo da reunião. Os Srs. Senadores estão alterando as sugestões nas emendas durante o processo, e nós estamos tratando aqui de algo extremamente importante. O texto significará, se acertado, grandes avanços.

Quero dizer que sou daqueles que defendem, por convicção, o Reitup. Já fui Prefeito de Manaus, já governei o Estado do Amazonas. Quando no governo do Estado, o Amazonas foi o primeiro Estado brasileiro a fazer renúncia fiscal de ICMS para óleo diesel do transporte urbano, o que fez com que a Prefeitura fizesse uma adesão com redução de ISS, e isso segurou, no Amazonas, durante muito tempo, os impactos do transporte coletivo.

É necessário também entender que é fundamental que haja parâmetros, com uma tarifa referência, uma planilha referência nacional, e, a partir dessa planilha referência, tarifas e planilhas com as características de cada um dos Municípios.

Com relação a podermos definir a questão das frotas rodantes e o período em que estarão rodando, por meio de um mecanismo tecnológico como o GPS, também é

importante, mas creio que o regime que estamos votando é mais importante, Presidente, em que todos, para receberem o benefício, precisam fazer um pacto e uma adesão. Ora, o Governo Federal dará os benefícios fiscais, desde que Estado e Municípios façam o mesmo com relação aos seus tributos. Isso é fundamental, Senador Aloysio. Caso contrário, não haverá, na redução da tarifa, o impacto que os usuários almejam. Também é preciso haver bastante consciência de que a tarifa, além de impactada pelo volume de investimento, é impactada pelo chamado IPK (Índice de Passageiro por Quilômetro). E aí...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Não, mas é importante o seguinte: o IPK (Índice de Passageiro por Quilômetro) é exatamente o divisor do custo de investimento por quilômetro. Quanto maior o IPK, menor a tarifa; quanto menor o IPK, maior a tarifa.

Portanto, Sr. Presidente, faço esta participação porque vejo que estamos, no afã de dar uma resposta correndo, para aprontarmos aqui, a várias mãos, um relatório. Precisamos – exatamente isto que eu queria dizer –, ao cabo deste esforço, diferentemente do que aconteceu na última reunião em que votamos, porque tínhamos o turno suplementar no dia de hoje, hoje nós não poderemos votar se não fizermos uma leitura com a cautela necessária, a fim de levar em consideração todos esses fatores.

O Senador Blairo, por exemplo, defende a questão do biodiesel. Isso é extraordinário, mas nem todas as regiões podem ter biodiesel ao mesmo tempo. Existem situações em que alguns desses ônibus chegam com motor a biodiesel em determinadas regiões do Brasil em que ainda não há produção, ainda não há abastecimento desse tipo de combustível, e os ônibus não rodam.

Ou seja, eu queria apenas fazer um apelo. Apoio o Reitup, apoio a ideia, apoio a iniciativa, tenho sido dos primeiros a estar ao lado de V. Ex^a nesse apoio, e junto ao Governo, convencendo-o de que precisamos avançar nesta reação, mas tenho, Sr. Relator, uma preocupação, porque vejo que estamos votando um relatório que está sendo construído oralmente aqui, ao longo desta reunião. Portanto, gostaria de manifestar aqui a minha preocupação. Eu acho que, ao cabo da análise das emendas, deveríamos suspender a reunião, nem que seja por 15 minutos, para que V. Ex^a conclua o relatório, distribua o relatório, e nós possamos votá-lo, conhecendo, com clareza e com firmeza, o conteúdo do relatório, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senador Eduardo Braga. A Assessoria da Presidência já está providenciando o relatório, que será distribuído em instantes a V. Ex^as.

Nós percebemos que, enquanto o Relator apresentava o seu relatório, algumas emendas ainda chegavam à Mesa. Por isso está sendo promovida a alteração e, em instantes, estará disponível a V. Ex^as.

Com a palavra o Senador Randolfe Rodrigues.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco/PSOL – AP) – Sr. Presidente, cumprimento os prefeitos aqui presentes; o autor do projeto, Deputado Carlos Zarattini; o Relator, Senador Lindbergh Farias.

Sr. Presidente, a necessidade deste projeto não vem desta Casa; vem das ruas. Por isso, urge aprovarmos este projeto hoje, neste turno suplementar. Não podemos tardar e

passar do dia de hoje a votação desta matéria. Porque ela está sendo exigida não por nós Senadores, não por esta Casa, não pelo Parlamento, mas pelas ruas.

Nós estamos debatendo esta matéria já há alguns dias, e o Congresso Nacional já vem debatendo esta matéria há alguns anos. Tardá-la, atrasá-la significa ser destoante; significa se tornar surdo ao que está acontecendo no Brasil; significa fazer de conta que não está acontecendo nada no País; é como se a gente estivesse de costas ao que está acontecendo por todos os cantos do País.

Esta matéria tem que ser aprovada hoje.

Nós amadurecemos. Eu quero cumprimentar o autor da matéria, o Deputado Carlos Zarattini, e o Senador Lindbergh, consoante com os tempos atuais. E não seria diferente, porque V. Ex^a tem identidade com o que está vindo das ruas, com os tempos atuais, e tem dado a esta matéria o caráter progressivo que ela merece, acatando emendas que abrem as planilhas, obriga a abertura das planilhas; acatando emendas como a Emenda nº 15, que apresentamos, que retoma uma ideia antiga, Senador Lindbergh.

Ainda ontem, conversávamos com a Presidente Dilma sobre algo que já existia nos anos 80, que era o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social financiar, Prefeito Fortunati, os Municípios na aquisição de frotas próprias e renovação das frotas das empresas municipais de transportes urbanos.

V. Ex^a, Prefeito Fortunati, tem uma ótima experiência em seu Município de uma empresa municipal, a Carris, que é desde D. Pedro I. E a Presidente, ainda ontem, destacava essa ótima experiência que tem em seu Município de empresa pública de transportes urbanos.

Pois bem. Até os anos 80, o BNDES financiava os Municípios para aquisição de frota própria. Ocorre que, dos anos 80 para cá, o BNDES perdeu esse papel, que deve cumprir como Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, de indutor de desenvolvimento, e o papel de um Estado em bem-estar social é garantir o que é bem-estar social. E bem-estar social está assentado em um trinômio: educação, saúde e transporte, e não é à toa o que tem vindo das ruas – educação, saúde e transporte.

Se educação é pública – e diz a Constituição que deve ser gratuita e de qualidade –, se saúde é pública – diz a Constituição e as ruas estão reclamando que tem que ser gratuita e de qualidade –, transporte pode também ser. Não à toa há de se destacar se está vindo um incêndio das ruas.

Ainda ontem, eu conversava com aquele – o Senador Suplicy o conhece muito bem – que talvez tenha sido o fósforo dessa fogueira que está nas ruas, que é o Professor Doutor Engenheiro Lúcio Gregori, que trabalhou na gestão da Prefeita Luiza Erundina e foi autor de uma ideia, então revolucionária na gestão da Prefeita Luiza Erundina, de tarifa zero. É dele a ideia que impulsionou a mobilização do Movimento pelo Passe Livre lá em São Paulo.

Ontem, conversávamos sobre isso, a ideia não é uma utopia e não é uma história de “olha, não cai do céu”; não, alguém paga, mas é assentada em uma ideia concreta, em uma ideia a partir do seguinte: aqueles que mais têm financiam para aqueles que não têm. E daí é assentado o princípio do financiamento da tarifa zero, da gratuidade do transporte coletivo.

Nesse sentido, Senador Lindbergh, e dentro desse princípio – não estou dizendo que o Reitup assegura isso –, mas está assentado nas bases do transporte como direito público,

e isso V. Ex^a está garantindo nesse relatório e, na ideia original, o Deputado Carlos Zarattini concebe no sistema do Reitup.

V. Ex^a, quando acata a emenda de abrir as planilhas, quando acata a concepção da desoneração e quando restabelece o papel do BNDES de ser agente indutor para o financiamento, restabelece o princípio do que deve ser o transporte público no Brasil: um direito fundamental. Isso é consoante com o que vem das ruas. Por isso, não pode tardar. Consoante com as ruas, é aprovar isso hoje, para já, agora!

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senador Randolph.

Com a palavra, para discutir a matéria, o Senador Blairo Maggi.

Anuncio, ainda, que estão inscritos a Senadora Ana Amélia, o Senador Eduardo Suplicy, o Senador Aloysio Nunes e o Senador Casildo Maldaner. Agora, também, o Senador Clésio Andrade.

Com a palavra, o Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Sr. Presidente, Sr^{as} Senadoras, Srs. Senadores, Prefeitos aqui presentes, José Fortunato, que é Presidente da Frente, o Márcio Lacerda, as Prefeitas que estão aqui conosco também.

Sr. Presidente, eu quero defender o item 6, que apresentei como emenda, porque, para mim, faz muito sentido, quando nós buscamos uma redução de preços das passagens dos ônibus urbanos e também dos intermunicipais, que nós possamos acoplar um dos melhores programas do governo ainda do Presidente Lula, quando ele foi o grande incentivador do uso do biodiesel na matriz energética brasileira.

Foi criado um programa, que funciona com uma rapidez e uma desenvoltura muito grande. Temos, hoje, mais de 105 mil famílias de agricultores familiares que vivem da produção de oleaginosas para a produção de biodiesel.

O sistema foi montado de maneira que o agricultor familiar que participar desse programa terá direito à empresa produtora de um selo social, selo este que isenta o agricultor do PIS e de Cofins do biodiesel. Portanto, há toda uma engenharia que foi feita, e que funciona muito bem, quando temos a agricultura familiar produzindo, já que 30% de todo o biodiesel brasileiro tem que sair da agricultura familiar para que o sistema funcione com os créditos e com o selo social.

No ano de 2012, já foram adquiridos desses produtores R\$2 bilhões de produtos, que, se não fora a presença do programa de biodiesel, esses pequenos produtores não teriam condições de produzir lá nas suas lavouras, Senador Eduardo Braga, porque eles são pequenos produtores, não são competitivos com o mercado que aí está, mas, por receberem a diferença do PIS/Cofins para a produção agrícola, eles se tornam viáveis, ganham dinheiro na sua produção, e os produtores acabam permanecendo na sua atividade.

Por si só isso já justificaria a presença do B20 no Brasil. Mas há mais ainda: a redução da poluição nas cidades é comprovada: de quase 65% a 72% menor a emissão de gases com o biodiesel do que propriamente com o combustível fóssil que nós temos.

Para rebater que não é possível, na cidade de São Paulo – pena que o Prefeito Haddad não está mais aqui –, temos, hoje, dois mil ônibus funcionando com o B20, por decisão da empresa, por ser mais barato, mais econômico e principalmente menos poluente, por não introduzir o enxofre na atmosfera.

A Senadora Kátia me fez aqui uma pergunta, em separado: se nós temos condições, a empresa, melhor dizendo, a indústria brasileira tem condições de produzir o B20? Senadora, a resposta é: nós temos hoje uma capacidade instalada de produção de biodiesel de 7 bilhões de litros/ano, enquanto nós utilizando apenas 2,7 bilhões de litros. Então, nós temos capacidade de duplicar, de triplicar essa produção de biodiesel sem nenhum investimento. E por que isso foi feito? Por que nós temos uma indústria de maior capacidade? É porque foi anunciado pelo Governo que nós iríamos para o B5, para o B10, B15 e B20, que é o objetivo final. Só que o Governo se enredou na nossa burocracia e não conseguiu mais levar adiante o programa e ficamos no B5. E as indústrias sempre seguem a sinalização de Governo. Por isso o Governo não tem que sinalizar nada que não possa fazer e os investimentos foram feitos. Hoje nós temos uma capacidade ociosa bastante grande. Esse biodiesel, hoje, é distribuído em todos os Municípios e em todas as bombas do Brasil. Nós não teríamos problema de distribuição. Ora, se melhorarmos a agricultura familiar, se temos capacidade industrial, se temos um preço menor do óleo de soja em relação ao óleo diesel, só temos benefícios, eu não entendo por que não ir contra a orientação que veio dos fabricantes de motores: "Ah, nós não garantimos!" Claro, eles não garantem nada. Nós é que precisamos pôr a bandeira na frente e esticar a corda para que eles deem a garantia. Nós não podemos aqui simplesmente rejeitar uma matéria porque o fabricante do motor não se sente à vontade em dar a garantia que tem. Ora, isso a gente resolve para frente. Nós temos tecnologia hoje disponível. É o seguinte: até 30% de biodiesel...

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Senador Blairo, V. Ex^a me permite um aparte?

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Permito, sim, senhor. Só Concluindo, até 30%, nós não precisamos ter nenhuma mudança nos motores que temos atualmente. Com maior prazer.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Sr. Presidente, Senador Blairo, V. Ex^a trouxe ao debate informações importantes. Pergunto ao Relator se não seria o caso de acatarmos a emenda do Senador Blairo, estabelecendo um prazo para que, nas regiões mais longínquas, a distribuidora possa assegurar tancagem para o biodiesel, para o B20, a fim de que não haja solução de continuidade no abastecimento, porque os motores para o B20 precisam ser motores específicos. Algumas fábricas de motores precisam, sim – já aconteceu isso inclusive na minha cidade –, alguns motores chegaram e, quando colocaram óleo diesel de velha geração ele não funcionou, ele entope, ele tem problemas. Agora, nós já temos no Brasil, sim, fábricas de motores que já estão fabricando motores adequados a esse modelo, que considero correto do ponto de vista ambiental, econômico, do arranjo produtivo. Apenas penso que, acatando a emenda, deveria estabelecer-se um prazo para que as regiões mais longínquas não sejam obrigadas a não cumprir a lei simplesmente porque não há tancagem de B20 naquela região.

Apoio a emenda do Senador Blairo.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Continuando, Presidente, só para uma orientação: nós não podemos confundir S50 com óleo diesel antigo. São coisas diferentes. O biodiesel a partir do óleo de soja não emite enxofre, não emite enxofre. Senador Eduardo Braga, com todo o respeito a V. Ex^a, hoje, todos os pontos, todos os

postos, todas as bombas no Brasil recebem biodiesel misturado ao diesel. São obrigatórios 5%. Aqui nós estamos fazendo para o transporte coletivo. A grande maioria – os Prefeitos estão aqui e podem testemunhar – das empresas não se abastecem em posto comum. Elas se abastecem no seu ponto de abastecimento, mas ela recebe da distribuidora e a Petrobras tem, em todos os lugares, em todos os pontos de distribuição do biodiesel.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM. Fora do microfone.) – Mas com 5%. O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Mas não há problema. Nós não estamos fazendo para todo o mundo. Estamos fazendo para aqueles que são usuários de transporte a partir de ônibus coletivo. Então, sinceramente, eu não tenho essa dificuldade, não vejo essa dificuldade de que nós não poderemos abastecer os pontos de distribuição hoje, no Brasil.

Portanto, peço aos colegas que, na votação em destaque, me ajudem a aprovar esse destaque.

Muito obrigado.

O SR. CASILDO MALDANER (Bloco/PMDB – SC) – São Paulo já usa o B20 em dois mil ônibus.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Blairo Maggi, esse é um assunto muito importante. Acho que nós devemos, sim, conversar com o Relator, para ele repensar esse assunto.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – A gente está fazendo uma série de consultas, Senador Blairo.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Isso! Sei que o Senador...

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – O argumento de V. Ex^a muito me sensibiliza. Estamos fazendo uma série de consultas. Está aqui o Deputado Carlos Zarattini, que foi o Relator e que está à frente dessa discussão na Câmara. Estamos consultando prefeitos. Mas acho que a exposição apresentada por V. Ex^a foi muito importante. Acho que podemos avançar.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Quando o Deputado Zarattini apresentou, não tínhamos ainda o biodiesel, que já é uma novidade tecnológica. Tenho a certeza de que ele aceitará.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Blairo, a questão hoje é econômica: o valor da tarifa. E nós sabemos que o biodiesel, hoje, está, inclusive, mais barato do que o diesel. Então, talvez, seja até mesmo uma forma de nós puxarmos para baixo o preço dos combustíveis, que é o que queremos aqui, para as frotas do transporte coletivo.

O SR. CASILDO MALDANER (Bloco/PMDB – SC) – Em São Paulo, dois mil ônibus já usam o biodiesel, o B20.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Há alguns casos. Inclusive, no Paraná, em Curitiba, há o B100. Há ônibus trabalhando 100% com biodiesel. E há ônibus elétricos. E há casos em que são híbridos, inclusive. Há casos assim.

Passo, agora, a palavra à Senadora Ana Amélia, para discutir a matéria.

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Eu queria cumprimentar o Relator pelas iniciativas tomadas, por apressar uma decisão que é fundamental neste momento no País, que está mobilizado. Já reafirmaram alguns oradores que me antecederam a

relevância desse tema, que, aliás, foi o motivo pelo qual as cidades se mobilizaram, os brasileiros foram para as ruas. A rapidez com que o Congresso Nacional está agindo mostra a utilidade do Legislativo num processo dessa natureza, dessa envergadura.

Caro Prefeito, meu amigo Presidente da Frente Parlamentar dos Prefeitos, José Fortunati, o senhor foi Deputado Federal constituinte. Nós temos aqui o dever exatamente de valorizar essa ação legislativa, para aperfeiçoar um projeto que é de alto alcance social. E também temos de preparar com maior qualidade a mobilidade urbana em nosso País, que, hoje, está cada vez mais engessada, compromissada, gerando problemas graves aos administradores municipais, que se veem limitados, por um lado, com a situação orçamentária, pela falta de recursos, e, por outro lado, com a dificuldade de promover mudanças na estrutura urbana das cidades.

Recentemente, V. Ex^a teve um confrontamento em Porto Alegre para retirar algumas árvores para diminuir o trânsito e ampliar a mobilidade urbana. São os conflitos que têm de ser administrados. E aí sofrem os administradores públicos.

Então, eu queria cumprimentar o Relator, o Senador Lindbergh, por ter suprimido o art. 4º no substitutivo, porque, de fato, a União, a prima rica da Federação brasileira, não pode, discricionariamente ou unilateralmente, estabelecer seus próprios limites no caso da isenção no setor de transportes coletivos urbanos. Isso é muito relevante. Já no processo de FPE, a União desonera e impacta sobre as receitas dos Municípios, o que já é um peso muito negativo sobre as contas dos Municípios.

Assim, eu queria saudar o Relator pela supressão do art. 4º e também pela acolhida da emenda de minha autoria, que é uma emenda que apenas faz um aperfeiçoamento da redação.

Não podemos, como dizia V. Ex^a, falar em transporte metropolitano, Prefeito Márcio Lacerda, porque existem cidades em Minas Gerais que não estão no âmbito metropolitano, mas que são relevantes, como Betim, por exemplo, Contagem e outras cidades. Não sei se Contagem está no âmbito metropolitano. Mas, no Rio Grande do Sul, Caxias do Sul, Pelotas, Santa Maria ou mesmo Uruguaiana são cidades grandes que não estão no que chamamos de perímetro ou área metropolitana. Então, a supressão da expressão “metropolitana” é extremamente adequada, porque urbano diz muito mais do que metropolitano.

Então, eu queria agradecer ao Senador Lindbergh.

Tenho apenas uma dúvida. Na discussão que fizemos, caro Senador Lindbergh, uma questão foi levantada. Especialmente, tenho interesse nisso, bem como todos os Estados que fazem fronteira com outros países e as cidades gêmeas. Quero saber se foi acolhida, de alguma maneira, a questão relacionada às condições de facilidade do transporte coletivo em relação às cidades gêmeas, que foi uma ponderação apresentada aqui pela Confederação Nacional dos Municípios.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/ PMDB – PR) – Obrigado, Senadora Ana Amélia.

Senador Clésio Andrade, para discutir a matéria.

O SR. CLÉSIO ANDRADE (Bloco/PMDB – MG) – Sr. Presidente, Senador Lindbergh, parabéns pelo relatório.

Eu gostaria de fazer duas ponderações, Sr^{as} Senadoras, Srs. Senadores. Uma com relação à Emenda nº 6, que acaba de ser apresentada pelo Senador Blairo Maggi. Eu

queria ratificar aqui sempre essa preocupação forte do Senador, principalmente com essa área produtiva. Mas essa emenda vai trazer consequências contrárias ao que esse projeto se propõe, que é redução de custos.

No momento em que se adiciona mais biodiesel numa tecnologia, num motor que não está preparado para receber 20%, nós vamos trazer problemas de gasto de peças. Daí a pouco, vai-se ter que reavaliar a planilha, vai haver mais gastos de manutenção com o veículo, e nós vamos subir o preço das tarifas.

Então, não é razoável, no momento em que nós estamos tentando trabalhar redução de custos, adicionarmos custos para os transportadores, para que a planilha, no futuro, acabe sendo penalizada. Além disso, o biodiesel é um produto que acaba dependendo da produção, da sazonalidade, do momento, da vontade do Governo de continuar com preço baixo ou não. De repente o Governo resolve mudar o preço do biodiesel. Então, que vantagem vai haver? Nesse momento, ele tem um pequeno ganho; lá na frente, com esse processo todo, o que vai acontecer?

Portanto, eu queria fazer uma colocação para os nossos Senadores aqui com relação à consequência de se elevar para 20% esse biodiesel.

E o segundo ponto, com relação ao art. 10, Senador Lindbergh, eu queria fazer uma ponderação. É muito justo, razoável e até necessário que se tenha acesso às planilhas, e isso tem que ser feito mesmo. Apenas eu entendo que a expressão que foi colocada talvez não tenha sido a mais adequada, porque, na realidade, quem apresenta planilha, quem faz planilha e quem tem planilha é o poder concedente. A concessionária pode ser o poder concedente, pode ser a empresa operadora, pode ser o metrô; a permissionária pode ser a empresa operadora, pode ser a concessionária. Quer dizer, a expressão “concessionária” fica no meio de uma confusão. Nós temos que definir quem vai apresentar.

Então, minha proposta é no sentido de se substituir essa expressão pelo “poder concedente”. Porque o poder concedente é obrigado a apresentar as planilhas, discutir as planilhas e apresentar todo esse processo. Não é quem está aderindo à Reitup, não. O poder concedente é obrigado, e é mesmo. Aí nós temos que reforçar isso.

Então, eu queria fazer essa ponderação.

Estou apresentando a emenda agora mais com relação à expressão, até porque a concessionária fica no meio. Uma hora ela é poder concedente, outra hora é só operadora, outra hora a operadora é o permissionário. Então, o poder concedente é aquele que define: seja prefeitura, seja autarquia, seja empresa pública, seja concessionária. É poder concedente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/ PMDB – PR) – Obrigado, Senador Clésio. Estou vendo que nós vamos ter uma grande dificuldade, Relator, porque alguns dos Srs. Senadores pedem o relatório para poder analisar. No entanto, as emendas continuam chegando, o relatório não consegue fechar, e já temos, inclusive, destaque de algumas emendas, já rejeitadas pelo Sr. Relator.

Com a palavra o Sr. Relator.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – É só para dizer o seguinte: não está tão confuso assim. Há algumas emendas que chegaram agora, mas eu diria que nós temos poucos destaque de votação em separado para fazer. Então, está aqui a

Presidência. Quando acabar aqui, acho que dá para apresentarmos. Acho que vamos resumir aqui a duas, no máximo a três votações. Então, não está tão complicado assim. Chamo a atenção para o tempo. São 12h20. Para que possamos votar, temos que acelerar o fim das discussões.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/ PMDB – PR) – Então, vou pedir aos oradores ainda inscritos que, se puderem ser um pouco mais concisos, tendo em vista nosso adiantado da hora e porque grande parte do assunto já foi debatido.

Com a palavra o Senador Eduardo Suplicy.

O SR. EDUARDO SUPLICY (Bloco/PT – SP) – Sr. Presidente Sérgio Souza, quero contribuir para a votação imediata e, por isso, quero cumprimentar todos que colaboraram tanto com esse projeto e em atenção a todos os Prefeitos. Nem vou mencioná-los para que a votação se dê com a vontade de todos os Prefeitos aqui presentes, apoiando inteiramente, sobretudo, a transparência que se vai exigir de todos que trabalham no transporte coletivo.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/ PMDB – PR) – Obrigado, Senador Suplicy.

Com a palavra Senador Aloysio Nunes Ferreira.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Sr. Presidente, eu não sei se a palavra do Relator, de que a coisa não está tão confusa assim, me tranquiliza ou me inquieta, além da inquietude que sinto agora. Porque eu sinto que nós estamos fazendo algo a trouxe-mouxe, como se dizia antigamente, ou seja, às correrias, desordenadamente. De tal maneira que eu tenho receio que nós tenhamos, no final de tudo, uma lei imperfeita. E uma lei imperfeita é de problemática aplicação, para dizer o mínimo.

Eu queria, Sr. Presidente, mencionar algo que é incontestável. É que as nossas cidades, especialmente as grandes cidades, hoje, estão entupidas de automóveis. Entupidas!

Podem fazer obras de mobilidade urbana e tal, que, daqui a pouco, esse entupimento volta a ocorrer. Os pontos críticos voltam a aparecer, melhor dizendo.

O que o Governo Federal tem feito ultimamente? Tem dado desoneração tributária, estimulado, portanto, a produção e a comercialização de automóveis, a pretexto de propulsionar o desenvolvimento econômico. Com isso, é um estímulo extra para que os carros, os automóveis e o transporte individual se acumulem cada vez mais nas nossas ruas e avenidas. O entupimento é também de responsabilidade desta política do Governo Federal, que anunciou um pacto de mobilidade urbana em que a participação do Tesouro da União deveria ser de R\$10 bilhões. E todos nós sabemos que, segundo dados oficiais, desses R\$10 bilhões, apenas R\$1 bilhão foi até agora executado, de um pacto de mobilidade urbana anunciado em 2010. Esse é um ponto que eu gostaria de colocar.

Segundo ponto, Sr. Presidente: vamos imaginar, vamos fazer de conta que os prefeitos e as Câmaras Municipais não pudessem, não tivessem autonomia para estabelecer, para tomar medidas na linha de transparência, como as que são saudadas por todos nós, como a criação de um conselho para fiscalizar tarifas – o Prefeito de São Paulo fez isso agora, recentemente –, o escrutínio rigoroso das tarifas de transporte, especialmente no

momento do seu reajuste. Imaginemos que o prefeito não possa fazer isso. Vamos fazer de conta que o prefeito não pode fazer isso. Vamos fazer de conta que o prefeito não pode fazer concessões ou permissões de linhas de ônibus, sem licitação. Vamos fazer de conta que a Constituição permitisse. Vamos fazer de conta que os prefeitos não tivessem autonomia, as Câmaras Municipais, para estabelecer a alíquota do ISS. Façamos de conta, ainda, que algo como o IPK, que foi mencionado pelo Senador Eduardo Braga, fosse irrelevante para a fixação das tarifas, quando nós sabemos que quanto mais baixo o IPK, ou seja, quanto menos produtivo for o sistema, maior a tarifa. E não subindo a tarifa, maior a necessidade de subsídio.

Há muitas pitonisas aí que querem interpretar a chamada “voz das ruas”. Cada um ouve o que quiser, como as pitonisas faziam ao pé do Monte Olimpo, na Grécia Antiga.

Agora, eu tenho para mim que as pessoas querem andar em ônibus que andem. Vamos pagar tarifa? A ideia da tarifa zero é algo nefelibático. Isso não tem nenhum cabimento. A menos que se queira estatizar o sistema de ônibus. Aliás, o Movimento Passe Livre quer exatamente acabar com o sistema capitalista. Esse é o objetivo deles. Como eu não vejo no horizonte essa possibilidade, e nem desejo, nós teremos que cobrar tarifa, não é? O que as pessoas querem – agora faço eu também a minha pitonisa – é ônibus que andem, não ônibus que façam em três horas um trajeto que poderia fazer em 40 minutos ou meia hora. Ora, para um ônibus andar, os Municípios têm que ter capacidade de investimento. E depois de ter golpeado as finanças dos Municípios com isenções tributárias, a título de estímulos à economia que não deram resultado nenhum, tirando da parte do Fundo de Participação dos Municípios e também dos Estados receitas que eram dos Estados e dos Municípios, agora, a título de solução para o problema das tarifas, nós estamos propondo novas desonerações. Já o Governo Federal disse, pela voz do Ministro Mantega: “Olha, aqui não! Desoneração extra – adicional, como disse o Prefeito de São Paulo –, nem vem que não tem!” A menos que queiram cortar gastos; coisa que o Governo não faz – reuniu ontem 39 ministros! – ou aumentar impostos, o que faria que todos nós – esse aumento dos impostos – fôssemos caçados a pauladas nas ruas, a pauladas!

Muito bem. Então, querem diminuir tarifa tirando a capacidade de investimento dos Municípios? O Governo Federal não vai dar desoneração de tarifa. E os Governos Estaduais vão reduzir o ICMS do óleo diesel?

Um dado para os senhores: o Governo de São Paulo arrecada hoje, com base no ICMS sobre o combustível, cerca de R\$3,5 bilhões. E veja: o Estado de São Paulo tem a menor alíquota de ICMS sobre óleo diesel. Nós arrecadamos três bilhões e pouco e aí está ICMS de diesel para transporte público e também para caminhões, sem esquecer a... Enfim, é este o panorama das finanças de São Paulo.

Vamos imaginar que a parte relativa ao diesel para uso de transporte coletivo represente R\$1 bilhão. O Zarattini diz que não. Quanto seria, Zarattini?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Quanto? Não entendi.

O SR. CARLOS ZARATTINI – Acredito que nem 10%, Senador.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Nem 10%. Então, seriam R\$350 milhões. E é um quilômetro de metrô. É um quilômetro de metrô! É isso.

O que nós precisamos é metrô, é trem metropolitano, são corredores de ônibus...

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – O Estado adere se quiser, Senador.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Pois é. Então, nós estamos aqui vendendo ilusões.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Não!

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Nós estamos dizendo ao povo o seguinte: tudo isso aqui é faz de conta, porque o Estado dá se quiser. O Município pode dar? Já pode dar. A União não vai dar. Então, o que nós estamos fazendo aqui? Propondo um plebiscito?

Olha, sinceramente, Sr. Presidente, eu não vou entrar nesse faz de conta, não! Eu vejo nisso uma grande operação política, uma enorme operação política, mas os resultados serão pífios, se acontecerem, se acontecerem. Eu quero, sim, recursos para investir.

Que o Governo Federal possa, efetivamente, em colaboração com os Estados e Municípios, fazer as obras do PAC Mobilidade Urbana, essas programadas e outras tantas, e que os Municípios tenham recursos para fazer investimentos em transporte coletivo que transporte gente, que seja capaz de andar e que não fique parado no trânsito, cada vez mais congestionado, das nossas cidades.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senador Aloysio. Com a palavra, Senador Casildo Maldaner e, na sequência, como última oradora inscrita, a Senadora Kátia Abreu.

O SR. CASILDO MALDANER (Bloco/PMDB – SC) – Serei breve, Sr. Presidente. Srs. Prefeitos, caros colegas, eu entendi a preocupação do Senador Aloysio Nunes. Quando da amortização que os Municípios venham a fazer e esses subsídios que eles vão fazer, se nós pudermos fazer com que essa amortização em relação à dívida com o Governo Federal possa ser contabilizada será uma grande saída. Porque eles vão entrar com os subsídios, e os Municípios e os Estados, na hora em que vão entrar e participar desse processo, se puderem contabilizar isso e amortizar em relação aos compromissos, as dívidas que os mesmos detêm com o Governo Federal, se isso puder entrar nesses cálculos, será uma grande saída para ajudar nos investimentos, para ajudar nessa marcha dos prefeitos, para ajudar nessa agonia que eu estou vivendo. Esse é o ponto um. O ponto dois é a emenda do Blairo Maggi. Onde quisermos, teremos fábricas de biodiesel. Hoje já é compulsório, como disse o Senador Blairo Maggi, 5% misturado ao diesel. Hoje, o preço do biodiesel em relação ao diesel mais ou menos é a mesma coisa. Até inclusive o biodiesel hoje tem um custo menor que o diesel. Uma é que vamos ajudar no controle da balança de exportações para o Brasil; outra, vamos ajudar na descentralização, porque o biodiesel hoje estamos produzindo no interior do Brasil inclusive, em todos os lugares. Isso vai ajudar até a terra do Senador Eduardo Braga. É o cupuaçu, o meio ambiente, as questões de lá que, às vezes, não pode plantar a própria soja, mas há outros produtos que podem plantar na região da Amazônia que podem transformar-se em biodiesel e ser consumido ali mesmo. Isso vai colaborar, e muito. Penso que é o grande momento, mesmo que seja paulatina a implantação disso. Se até 30% não prejudicam os motores, por que não? São Paulo já adota 20% em dois mil ônibus, por que nós não vamos partir para isso? Isso vai ajudar muito o meio ambiente, a saúde. Isso vai ser uma questão revolucionária no Brasil.

Eu digo isso em relação a estes dois temas: o biodiesel e a amortização em relação aos Municípios e aos Estados para a questão dos subsídios que eles venham a empreender nessa mobilidade urbana.

São as considerações breves, Sr. Presidente, que faço, cumprimentando o Senador Lindbergh, que eu sei está procurando captar o melhor para enfrentarmos essas intempéries.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senador Casildo. Para discutir a matéria, Senadora Kátia Abreu.

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Sr. Presidente, eu gostaria apenas de dizer da importância e agradecer a aprovação e o fato de o senhor ter acatado a emenda de minha autoria, que dá um prazo, um limite para a implantação desses benefícios e dessas novas regras, que é o bilhete único e também a licitação. Se nós deixarmos aberto, poderemos ter uma postergação, que não é conveniente, nem vai atender aos usuários de ônibus no Brasil.

Então, dois anos é um tempo suficiente para que os Municípios possam se adaptar à Lei de Licitações, que já deveria estar sendo cumprida há muito tempo, e, no caso, a questão do bilhete único e da sistematização do transporte.

Com relação à emenda do Senador Blairo Maggi, na verdade, a preocupação não é com a produção do biodiesel. Ele tem razão. Nós temos produção de biodiesel suficiente no Brasil, inclusive muitas empresas sendo paralisadas por falta de consumo, porque fizemos o B5 e não chegamos ao B20. Enquanto o debate aqui acontecia, eu liguei para algumas empresas de transporte de ônibus para saber se havia algum problema nessa mudança de B5 para B20. Todos garantiram que não – todos com os que eu aqui falei, são três ou quatro empresas –, e que o gasto maior seria no futuro, apenas com a manutenção da bomba injetora, mas que todos estão esperando essa mudança que já está até, na verdade, atrasada.

O que preocupa – e aqui o Líder do Governo, Senador Eduardo Braga tem razão – é com relação aos postos de gasolina. Se as tancagens já estão prontas para receber o B20, porque eles vão continuar recebendo o B5, que as outras frotas vão continuar usando o B5. Mas os postos vão precisar de um pequeno período para adaptar a tancagem ao B20. Então, eu penso que a sugestão é interessante até um ano. Eu acredito que o mercado capitalista sempre fala mais alto: tendo a obrigatoriedade e a demanda, creio que, em 90 dias, esses tanques poderão ser colocados, mas penso que um ano é uma medida bastante preventiva.

Com relação a inúmeros telefonemas que recebi aqui no sentido de incluir também essa isenção do diesel para tratores, máquinas colheitadeiras no Brasil e caminhões, uma demanda da paralisação de ontem dos caminhões por todo o Brasil, também a desoneração de PIS e Cofins.

E eu queria fazer dar uma explicação: no caso do transporte coletivo, ele vai ficar restrito ao Município. E essa isenção de PIS e Cofins é condicionada a uma adesão do governador do Estado e da Assembléia. Para ganhar essa isenção de PIS e Cofins, o governador vai ter que dar isenção de ICMS, e o Município vai ter que dar a isenção de ISS. Ocorre que para o trânsito de caminhões de um Estado para outro precisa de uma autorização do Confaz e não apenas da concordância dos governadores de Estados. Então, teria que condicionar isso a uma reciprocidade do Confaz no que diz respeito ao ICMS. Quanto a máquinas e tratores, poderia ser mais fácil. As máquinas, dificilmente, saem dos Estados. Assim, poderíamos atender.

Quero apenas lembrar que o consumo de óleo diesel no Brasil é dividido da seguinte forma: apenas 16% para tratores e máquinas agrícolas, o que não gera um impacto tão

grande; 5% para transformação e geração de energia; e 75% para transporte de cargas e de passageiros.

Então, tenho a certeza de que essa desoneração dos caminhões... Há uma crítica feita por todos os economistas do País, e com razão. Nós estamos dando isenções, ou o Governo dá as isenções, para setores escolhidos. E precisamos dar isenções sistêmicas, consolidadas, para o setor produtivo em geral. Nós sabemos que a desoneração do diesel em geral vai atender o coração da produção brasileira: o transporte de cargas; o transporte de passageiros – no caso, vai baratear o custo das passagens –; tratores, máquinas e implementos; e geração de energia.

Tenho a certeza de que precisamos caminhar nesta direção: a de isentar o óleo diesel como um todo para todas as cadeias de forma justa e equânime, porque todos têm o mesmo problema, os mesmos custos, durante o período da produção.

Obrigada, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senadora Kátia Abreu.

O último inscrito – declaro encerradas as inscrições – é o Senador Flexa Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Srªs Senadoras, Srs. Senadores, Sr. Presidente, preocupa-me muito a forma confusa como estamos caminhando nesta reunião da CAE. O Presidente e Relator, o Senador Lindbergh, faz um esforço sobre-humano para poder completar ou preparar o seu parecer durante a discussão e apresentação de emendas.

Acredito, Senador Lindbergh, que ninguém seja contra a redução de tarifas para os brasileiros. Ninguém é contra isso. Nós somos contra a forma açodada com que tramita o projeto. Aconteceu, há pouco, no Congresso Nacional, uma discussão muito parecida com essa com relação à redução das tarifas de energia elétrica. Está aí o resultado para a sociedade. Está se mostrando que a forma como foi discutida não foi correta. E aqui foi avisado isso.

Então, não somos contra que haja a redução das tarifas de transporte urbano para os brasileiros. Não somos contra isso.

Agora, quero dizer a V. Ex^a que o Prefeito Haddad, no início da reunião, fez referências a algumas isenções que o Governo Federal estava concedendo e se referiu, inclusive, à isenção da Cide. Está zerada a alíquota da Cide desde julho de 2012. Desde julho de 2012, não incide a Cide, pela Lei nº 7.764, ou seja, não há como desonerar a Cide, algo que já foi desonerado anteriormente. Inclusive, parte da Cide, dessa contribuição, era transferida aos Estados e tinha como finalidade a manutenção das rodovias. Quer dizer, isso já foi perdido.

Não ouvi nenhuma referência aqui sobre...

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – O Prefeito não falou da Cide (Fora do microfone.). É que V. Ex^a entendeu mal. O Prefeito Haddad não falou em desonerar a Cide, não. Ela já está desonerada. Ele quer que se cobre, que isso seja transferido para o transporte público.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Ah, sim! Entendi. Mas, se voltar a cobrar a Cide, vai haver aumento. E aí nós estamos indo num caminho... Não entendi a proposta do Prefeito Haddad.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – De qualquer forma, não está em discussão aqui esse tema. É uma proposta.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Sim, sim. Agora, nós temos de encontrar, isto sim, uma fonte de financiamento para a redução da tarifa. Não há benefícios sem que ocorra custo para esses benefícios.

As prefeituras que defendem o projeto, como nós defendemos... Os governadores, parece-me, não foram ouvidos em relação ao projeto. Então, eu queria só ver qual a fonte que vai subsidiar isso. E aí vou me colocar ao lado do Senador Aloysio Nunes Ferreira, votando no destaque da sua emenda, que destina parte do pagamento dos serviços da dívida dos Estados e Municípios para que possa ser coberta essa proposta de redução ou isenção dos impostos estaduais e municipais.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senador Flexa Ribeiro.

Encerrada a discussão, passo a palavra ao Relator, Senador Lindbergh Farias, para que analise as Emendas nºs 24, 25, 26, 27 e 28 apresentadas.

Pela ordem, Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Eu vou retirar a Emenda nº 26 e substituí-la pela de nº 28, que teve uma alteração. E aquela outra dos pneus também pode retirar.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Na verdade, Senador Alvaro Dias, eu acolho a emenda de V. Ex^a, que virou a Emenda nº 24, quando V. Ex^a fala da vedação da instituição direta, quando corrige esse ponto. Acolho essa emenda e acolho a emenda do Senador Blairo Maggi nos seguintes termos: “Os benefícios do regime especial de que trata essa lei somente será aplicável ao óleo diesel se adicionar na proporção mínima de 20% de biodiesel.”

Conversamos com o Deputado Zarattini, que vai haver a tramitação na Câmara, e colocamos aqui que o disposto do parágrafo anterior entra em vigor em até um ano, a contar da publicação da presente lei.

Nós só vamos ter um destaque de votação em separado aqui.

Então, quero só dizer o seguinte: para quem disse que o clima é de confusão, pode haver discordância quanto ao projeto. O Senador Aloysio Nunes aqui apresentou suas discordâncias.

Aqui, Senador Aloysio Nunes...

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Agora estou mais tranquilo.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Desde o começo o debate se encaminhava para esse ponto. Agora, depois de votar o substitutivo, vamos para o debate do seu destaque, que é um destaque importante.

Eu volto a frisar algo que é elementar: ninguém está obrigando os Estados. O Estado adere se quiser, a prefeitura adere se quiser.

Nós participamos de uma negociação com governadores, tanto é que nós tiramos o zero, redução a zero, para facilitar o entendimento no próprio Confaz, aceitando ponderações dos governadores também.

Então, eu só queria registrar isso. Acho que nós podemos votar o substitutivo e, logo depois, vamos para a votação do destaque de votação em separado, apresentado pelo Senador Aloysio Nunes.

Senador José Agripino, sei da preocupação de V. Ex^a. Quanto à questão da energia elétrica, nós acatamos aqui, de início, uma emenda da Senadora Lúcia Vânia, e eu

registrei que V. Ex^a tinha falado desse assunto na reunião passada também.

Então, eu acho que nós estamos prontos aqui para votar o substitutivo e, depois do substitutivo, irmos para a votação do destaque do Senador Aloysio Nunes.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Consulto o Senador Agripino se ele mantém o destaque com relação à parte do substitutivo.

O SR. JOSÉ AGRIPINO (Bloco/DEM – RN) – Sr. Presidente, eu gostaria de uma explicação do Relator sobre se ele acolhe ou não o mérito da emenda.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Já acatei.

O SR. JOSÉ AGRIPINO (Bloco/DEM – RN) – No que diz respeito à redução...

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Não. O que eu acatei foi o seguinte: a emenda da Senadora Lúcia Vânia diz que somos pela aprovação, porque a emenda prevê que o desconto mínimo de 75% nas contas de energia das empresas de transporte coletivo deve ser compensado por meio da Conta de Desenvolvimento Energético.

Trata-se de um fundo formado por contribuições cobradas nas contas de luz de todos os brasileiros por aporte do Tesouro Nacional.

Essa foi a forma como nós acolhemos.

O SR. JOSÉ AGRIPINO (Bloco/DEM – RN) – Sr. Presidente, é exatamente sobre isso que quero me manifestar. Não sei se agora ou se na oportunidade em que V. Ex^a colocar em apreciação o destaque da votação em separado.

Eu tenho um pensamento e queria colocar alguns elementos para compreensão dos membros da Comissão. Não sei se agora ou se na apresentação dos destaques.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Nós vamos votar primeiramente, se o senhor não retirar, o destaque de V. Ex^a, porque ele suprime parte do substitutivo.

Então, se V. Ex^a quiser usar da palavra neste momento, é o momento.

O SR. JOSÉ AGRIPINO (Bloco/DEM – RN) – Sr. Presidente, Sr. Relator, Srs.

Senadores, Sr^as Senadoras, Srs. Prefeitos, eu tenho uma preocupação muito assemelhada à preocupação do Senador Aloysio Nunes.

Eu já fui Prefeito, já lidei com transporte coletivo. Eu fiz, quando fui Prefeito de Natal, em 1979, o primeiro metrô de superfície de capital de porte médio do Brasil. De modo que tenho intimidade com esse assunto. Eu sei como é importante o transporte de massa e como é importante para o transporte coletivo a construção dos corredores de transporte e as avenidas norte-sul e leste-oeste nas cidades.

Eu queria apresentar, para a compreensão dos membros da Comissão, um dado que é a pedra de toque para o problema que o Brasil vive hoje, que é o investimento. O PAC de transportes foi instalado em 2005. Segundo dados do Siafi (Sistema Integrado de Administração Financeira), do Governo Federal – os dados que vou citar são do Siafi, não são da minha cabeça –, coletados entre 2005 e 2013, foram dotados no Orçamento R\$8 bilhões para investimentos em transportes, dentro do PAC de transportes. Foram liberados e gastos, dos R\$8 bilhões, R\$1,2 bilhão – R\$1,2 bilhão!

Muito bem, só no Governo da Presidente Dilma, entre 2011 e 2013, foram colocados no Orçamento R\$4,978 bilhões e foram efetivamente gastos R\$489 milhões. Ou seja, o que estamos conversando é mais ou menos como curar a febre quebrando o termômetro. O problema central está naquilo que o Senador Aloysio colocou com muita propriedade.

Eu vivi isso quando fui prefeito muito intensamente. A quantidade de passageiros transportados por ônibus, a velocidade do ônibus, o consumo de pneu, tudo isso decorre da existência e da eficiência do sistema, dos corredores de transportes coletivos. Se você executa um orçamento, se você consegue alocar e gastar ou consegue efetivamente alocar e gastar e fazer obras, você tem um sistema de transporte coletivo administrável. Muito bem. Dito isso, vem aí a minha preocupação, a colocação que faço e a razão da minha emenda. Eu me preocupo em nós estarmos tratando de um assunto que aparentemente é da maior importância, até como resposta ao movimento das ruas, mas que pode estar criando um problema adicional.

Explico. A redução de 75% na tarifa de energia elétrica é uma coisa boa para os metrôs, mas vai de encontro a um problema que é seriíssimo. O sistema Eletrobrás, com duas medidas provisórias que foram votadas recentemente, as Medidas Provisórias nºs 577 e 579, teve uma queda no seu valor, uma queda monumental, de mais de R\$30 bilhões. Por quê? Houve uma intervenção no sistema. Objetivando o quê? O abaixamento da tarifa. O sistema Eletrobrás desvalorizou-se, descapitalizou-se.

Eu tenho medo de nós estarmos matando a galinha dos ovos de ouro. O sistema Eletrobrás, que guarda as concessionárias, é responsável pela geração e distribuição de energia elétrica. Na medida em que você intervém, mais uma vez, com uma redução de 75% do custo da tarifa, mesmo guardando a remuneração do concessionário para o ano seguinte, você mexe com o sistema regulatório,...

(Soa a campainha.)

O SR. JOSÉ AGRIPIINO (Bloco/DEM – RN) – ... você tira a segurança jurídica do sistema investidor, que exige um mínimo de garantia e de permanência para que faça o investimento, para que haja energia elétrica e para que haja concessionários interessados. Na medida em que você mexe – e a minha emenda objetiva manter a credibilidade do sistema –, você pode estar matando a galinha dos ovos de ouro e pode estar tentando curar a febre quebrando o termômetro.

Por essa razão, com os dados que apresento e com a manifestação que faço aos membros da Comissão, é que peço que o destaque seja apreciado e que o voto quanto ao mérito do destaque seja favorável.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senador Agripino.

Foi apresentado destaque para votação em separado do substitutivo do art. 7º. É esse o destaque do Senador Agripino.

Lembro às Srªs e aos Srs. Senadores que, se aprovado o destaque suprimindo o art. 7º, as Emendas nºs 4 e 8, já acatadas, restarão prejudicadas.

Em votação...

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Pela ordem, o Relator, Senador Lindbergh Farias.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Eu só quero encaminhar contra, Senador Agripino. Esse é um ponto muito importante porque terá um impacto muito grande no preço do transporte do metrô, dos trens, o preço da energia elétrica naquele horário de pico é algo que impacta fortemente – volto a dizer que este projeto vem desde 2003 sendo discutido, foram envolvidos nessa discussão. Então, encaminho

contra V. Ex^a. Ninguém perde, porque, na verdade, a gente vai conseguir... Eu acolhi a emenda da Senadora Lúcia Vânia. Então, eu encaminho contra o destaque de votação de V. Ex^a.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senador Lindbergh Farias.

Em votação o requerimento de destaque para votação em separado de parte do Substitutivo. Então, nós estamos votando o requerimento de destaque e, uma vez aprovado, aí sim, apreciaremos o destaque.

Os Senadores que concordam com o requerimento permaneçam como se encontram.
(Pausa.)

Rejeitado.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – O que foi rejeitado? Eu quero saber, por favor.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Foi rejeitado o requerimento do Senador Agripino pedindo destaque para votar em separado o art. 7º do Substitutivo.

Agora nós vamos...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Sr. Presidente, questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Questão de ordem ou pela ordem?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Para uma questão de ordem, tem a palavra o Senador Flexa Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Eu recebi aqui, Presidente Sérgio Souza, o texto do Substitutivo do Relator, Senador Lindbergh Farias, aprovado na reunião anterior. No art. 3º, inciso II, o Relator dá ao seu Substitutivo o seguinte texto:

Art. 3º-

...

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;

Como eu disse anteriormente, na votação em primeiro turno, nós estamos zerando algo que já não existe, como eu fiz referência, desde 2012, pela Lei nº 7.764. Então, eu queria que o Relator se pronunciasse em relação ao que nós vamos votar, em segundo turno.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Senador Flexa, com todo respeito a V. Ex^a, V. Ex^a é que está equivocado. Não existe isso. A questão da Cide já foi há muito tempo apresentada pelo Governo Federal. Isso está claro!

Nós temos um último destaque, que é o destaque que eu considero o mais importante aqui, que é o do Senador Aloysio Nunes Ferreira, que tem o direito de fazer sua defesa

aqui agora, para irmos para o centro do debate. Não vamos entrar em diversionismo a essa hora. Então, Cide não nada a ver. V. Ex^a leu o relatório errado; só pode ser explicado dessa forma.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Presidente, quem me entregou o relatório foi a sua assessoria da Secretaria.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Não. Então, a assessoria está...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Se é o relatório errado, ele me foi entregue pela assessoria da Mesa.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Estar em discussão sobre a Cide aqui agora, pelo amor de Deus! Nós estamos discutindo isso há 15 dias.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Não, eu não estou discutindo a Cide, Sr. Presidente. Eu quero saber do relatório final.

Então, V. Ex^a, por favor, encaminhe a mim a cópia do Substitutivo que nós vamos votar. É só isso que eu estou pedindo.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Farei isso.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Pedi à Mesa e me deram esse documento.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Claro. E faço o apelo a V. Ex^a para que a gente entre no argumento do destaque do Senador Aloysio, que é um destaque muito importante, relevante...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Já declarei meu voto favorável ao destaque do Senador Aloysio.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Flexa, há uma emenda que eu vou aceitar como Emenda nº 29, do Senador Aloysio, que vai ser destacada, e nós vamos apreciar inclusive essa questão.

Passo a palavra ao Senador Aloysio. (Pausa.)

Nós vamos, primeiro, apreciar o Substitutivo, sem prejuízo dos destaques e, na sequência, eu concedo a palavra ao Senador Aloysio.

Em votação o Substitutivo apresentado pelo Relator, ressalvados os destaques e as emendas apresentados.

A votação é nominal.

Passo a colher o voto das Sr^{as} e dos Srs. Senadores.

Senador Eduardo Suplicy, como vota?

O SR. EDUARDO SUPLICY (Bloco/PT – SP) – Com o Relator, Lindbergh Farias, cumprimentando todos os Prefeitos, o Deputado Carlos Zarattini e todos que colaboraram com esse propósito, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Pimentel, como vota V. Ex^a?

O SR. JOSÉ PIMENTEL (Bloco/PT – CE) – Voto “sim”, voto com o Relator, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Lindbergh Farias. Voto conhecido.

Senadora Vanessa Grazziotin, como vota V. Ex^a?

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/PCdoB – AM) – Com a certeza de que essa lei trará benefícios imediatos, nós não estamos aqui só para fazer de conta, não, eu voto com o Relator, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado.
Senador Roberto Requião.

O SR. ROBERTO REQUIÃO (Bloco/PMDB – PR) – Com o Relator, nosso candidato ao Governo do Rio de Janeiro.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Romero Jucá.
O Senador Jucá se ausentou momentaneamente.
Senador Luiz Henrique.

O SR. LUIZ HENRIQUE (Bloco/PMDB – SC) – “Sim”, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Francisco Dornelles, como vota V. Ex^a?

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – Com o Relator, com o Senador Lindbergh Farias.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senadora Kátia Abreu.
A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Sr. Presidente, eu voto com o Relator.
Aliás, eu gostaria de dizer aos colegas que eu ouvi dizer por aí que ele vai ganhar a eleição com o “pezão” nas costas.

Mas, Sr. Presidente, eu quero votar... Eu que inventei esse slogan para ele.
Então, eu quero, Sr. Presidente, votar com o nosso Relator, Lindbergh Farias, e quero também homenagear o Vereador Iratã Abreu, de Palmas, que faz da sua bandeira a mobilidade urbana, o transporte urbano na nossa capital, Palmas.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senadora Kátia.
Como vota o Senador Aloysio Nunes Ferreira?

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Eu voto “não” pelas razões expostas já.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota o Senador Alvaro Dias?

O SR. ALVARO DIAS (Bloco/PSDB – PR) – Eu voto com o Relator, ressalvando o destaque do Senador Aloysio, que considero fundamental.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota S. Ex^a o Senador Armando Monteiro?

O SR. ARMANDO MONTEIRO (Bloco/PTB – PE) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota o Senador Blairo Maggi?

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Com o Relator, cumprimentando o autor também, Deputado Zarattini, e agradecendo ao Relator por ter acolhido a minha emenda. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota o Senador Inácio Arruda?

O SR. INÁCIO ARRUDA (Bloco/PCdoB – CE) – (Fora do microfone.) Elogiando o nosso Relator na Câmara e o autor da matéria. Quero registrar e dar o crédito a esse volume de pessoas que se dedicaram ao exame desta matéria, que vem sendo debatida já há muito tempo no Congresso Nacional e que, finalmente, as ruas resolveram colocar na ordem do dia de forma correta.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado.

Como vota o Senador José Agripino?

O SR. JOSÉ AGRIPINO (Bloco/DEM – RN) – Voto “sim”, com o destaque do Senador Aloysio Nunes.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado.

Como vota o Senador Randolfe Rodrigues?

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco/PSOL – AP) – Com o Relator, cumprimentando o autor.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota S. Ex^a o Senador Casildo Maldaner?

O SR. CASILDO MALDANER (Bloco/PMDB – SC) – Gostaria de destacar o Deputado Zarattini, que foi o Relator na Câmara dos Deputados. Aqui, sem dúvida alguma, o Senador Lindbergh Farias, não só como Prefeito que foi do Rio, mas ele tem sido, antes Deputado e agora Senador, muito saltitante, irrequieto. Conheci a vida dele assim. Ultimamente, na Comissão de Economia, ele está sendo um grande articulador.

O SR. INÁCIO ARRUDA (Bloco/PCdoB – CE) – Quer dizer que está muito ampla a sua base.

O SR. CASILDO MALDANER (Bloco/PMDB – SC) – Sem dúvida alguma, com grandes projetos pela frente. Meus cumprimentos.

Então, aprovo o relatório do Senador Lindbergh, com a ressalva do destaque do Senador Aloysio Nunes.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senador Casildo.

Como vota o Senador Clésio Andrade?

O SR. CLÉSIO ANDRADE (Bloco/PMDB – MG) – Com o Relator, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota S. Ex^a a Senadora Ana Amélia?

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Caro Presidente, eu voto com o Relator, com o destaque do Senador Aloysio, mas eu queria fazer um destaque ao compromisso e ao envolvimento dos Prefeitos que estiveram ao longo de toda essa negociação e articulação e ao acolhimento que deu o Relator para o aperfeiçoamento desta matéria tão relevante para o País.

Então, eu queria, na pessoa do Prefeito José Fortunati, Presidente da Frente Nacional dos Prefeitos, cumprimentar pela ação política que tiveram nesta matéria. Então, apoio não só o Lindbergh, mas o trabalho que fez o Deputado Zarattini na Câmara, com o destaque do Senador Aloysio Nunes Ferreira.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado.

Como vota o Senador Flexa Ribeiro?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Voto com o Relator e pedindo apoio dos meus Pares à emenda do Senador Aloysio Nunes Ferreira, para poder viabilizar este projeto, que é importante.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senador.

Encerrada a votação.

Aprovado, com 18 votos SIM e 01 voto NÃO.

Resta aprovado o substitutivo, sem prejuízo das emendas apresentadas.

Vamos colocar, então, em votação, o requerimento de destaque do Senador Aloysio Nunes Ferreira.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Destaque para a Emenda nº 29, não é isso, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Emenda nº 29.

Concedo a palavra ao Senador Aloysio Nunes Ferreira, para que possa se manifestar sobre sua emenda.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Já defendo o destaque e a emenda.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Isso é que é rapidez.

Muito bem. Obrigado, Senador Aloysio.

A emenda acrescenta novo § 6º ao art. 2º da Emenda nº 1 da CAE, que é o substitutivo ao Projeto de Lei nº 310, de 2009, bem como as redações. O § 6º passaria, pela proposição do Senador Aloysio, a ter a seguinte redação:

§6º Os recursos efetivamente aplicados por Estado, Distrito Federal ou Município, nos termos do caput deste artigo, serão aceitos pela União em pagamento de parte do serviço da dívida por ela negociada com o respectivo ente federado, ao amparo da Lei nº 9.496, de 11 de setembro de 1997, ou da Medida Provisória nº 2.185, de 24 de agosto de 2011, até o limite de 30% do valor citado, serviço vincendo a cada mês, de modo a destinar automaticamente a receita proveniente do refinanciamento para a concessão de auxílio financeiro ao respectivo ente federado, assim alterado o disposto no art. 12 de cada uma das duas leis citadas.

Concedo a palavra ao Relator. E, na sequência, vamos colocar em votação o requerimento de destaque e o destaque, se necessário. (Pausa.)

Concedo a palavra ao autor da Emenda nº 29, Senador Aloysio Nunes Ferreira.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Sr. Presidente; Srs. Senadores; Sr. Prefeito; Sr. Deputado, nós tivemos, ainda recentemente – todos nós nos lembramos – uma reunião memorável aqui no Congresso Nacional, promovida pelo Presidente Renan e pelo Presidente Henrique Eduardo Alves, reunindo prefeitos, especialmente os prefeitos das capitais, e os governadores de Estado, todos eles. Dessa reunião, emergiram quatro pontos. Um deles é exatamente um tratamento à dívida que os Estados contraíram anos atrás e que hoje está tornando as finanças dos Estados e Municípios e dos Municípios devedores inadimplíveis, com uma perspectiva a longo prazo de ser uma dúvida absolutamente irresgatável.

É claro que nós devemos estudar, devemos estudar e está em estudo aqui no Congresso, medidas que possam afetar e reduzir o estoque da dívida. Mas os prefeitos que estão aqui presentes – o Prefeito Lacerda, o Prefeito Pimentel – sabem que o fluxo aperta muito. Aquilo que tem que se pagar, as prestações vencidas e vincendas que têm que ser pagas apertam demais, afetam o dia a dia da gestão municipal. Daí por que houve a reivindicação de que também em relação ao fluxo se pudesse adotar alguma medida que transformasse de alguma forma a dívida em benefício para a população, seja em investimento, seja, no caso presente, subsídio à tarifa dos transportes coletivos.

O Senador Luiz Henrique tem sido um apóstolo dessa ideia; não sei quantos discursos o Senador Luiz Henrique, que já foi Prefeito – e bom Prefeito – e Governador – e bom Governador – já fez.

A minha emenda, Sr. Presidente, é muito simples, e o seu texto já foi lido pelo Presidente da reunião. Ela visa a que os recursos efetivamente aplicados pelos Estados, pelo Distrito Federal e pelos Municípios sejam aceitos pela União como pagamento de parte do serviço da dívida renegociada, com um limite de 30% do valor citado, do valor dos serviços vincendo a cada mês.

Essa é uma emenda singela, que eu entendo ser de grande alcance.

Eu votei...

O SR. LUIZ HENRIQUE (Bloco/PMDB – SC) – V. Ex^a me permite um aparte?

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Com todo o prazer, Senador.

O SR. LUIZ HENRIQUE (Bloco/PMDB – SC) – Eu não tenho dúvida de que a asfixia dos Estados e dos Municípios devedores para com a União é uma das matrizes, é uma das raízes das manifestações que se verificaram neste País pela perda da capacidade de investimento do Estado, principalmente dos Estados e dos Municípios em obras, como infraestrutura, segurança, educação, saúde, que são fundamentais avançarem no nosso País.

Por isso, eu apoio com todo o entusiasmo a emenda de V. Ex^a e peço a todos que a apoiem dentro daquele escopo de que a dívida deixe de ser asfixiadora da capacidade de investimento do nosso País.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Sr. Presidente, apenas para concluir.

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Aloysio... Presidente, pela...

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Eu peço o apoio dos meus colegas, das minhas colegas...

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Sugiro 100%, gente; 100%, Aloysio.

O SR. INÁCIO ARRUDA (Bloco/PCdoB – CE) – Há alguma dificuldade da relatoria?

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – É claro que há.

Eu vou fazer o encaminhamento, Senador Aloysio.

Eu queria explicar o seguinte...

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Lindbergh,...

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Eu queria explicar aos senhores.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) –... só para ordenar os trabalhos.

O Senador Aloysio Nunes é autor da Emenda nº 29. A discussão desse projeto já está encerrada. Ele está falando como autor da emenda, que inclusive tem um pedido de destaque.

Eu concedi a palavra ao Senador Aloysio e vou conceder ao Relator.

Se entender que há necessidade de reabirmos a discussão... Senão, vamos votar.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Não precisa. Senador Aloysio, Senadora Kátia...

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Com a palavra o Senador Lindbergh.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Senadora Kátia, primeiro, quero dizer aqui a todos que os senhores sabem das minhas posições sobre a questão da dívida dos

Estados. Fiz uma centena de discursos neste plenário, nesta Comissão de Assuntos Econômicos.

Qual é o problema, Senadora Kátia? A discussão da dívida é fundamental. O meu medo, Senador Aloysio, é que nós estamos desse jeito e podemos inviabilizar esse projeto. Por quê? É para isso que eu quero chamar a atenção dos Srs. Senadores.

O Governo Federal abriu mão já do PIS/Cofins sobre o preço da tarifa; da Cide; a contribuição patronal caiu a 2%. Eu sei do esforço que este Relator – eu faço um apelo aos senhores só para entenderem isso...

(Soa a campainha.)

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Sei do esforço que este Relator, junto com o Deputado Zarattini, fez no diálogo com o Governo para que o Governo aceitasse novas desonerações. De início, foi muito difícil. O Governo aceitou PIS/Cofins sobre diesel, energia elétrica, bens e máquinas.

Concretamente, o apelo que eu faço – sei que essa é uma proposta que eu sei que toca em todos os Senadores – é que se aprovarmos desse jeito, o Governo Federal não vai aceitar que coloquem essa conta dos Estados e Municípios neles. Não vai aceitar! Não vai aceitar!

Nós, aqui, mudamos no diálogo com os governadores, nós mudamos, Senador Blairo Maggi. Falávamos em redução a zero do ICMS. Não! Deixamos isso aberto. Cada governador que vai decidir, cada prefeito que vai decidir. A lógica desse projeto é uma colaboração federativa nas desonerações.

Então, esse é um projeto que... No mérito, eu concordo com a discussão da dívida, mas pode haver uma consequência prática. Se aprovarmos desse jeito, nós não vamos ter essa colaboração federativa. Estamos jogando tudo nas mãos da União e podemos enterrar um projeto que é um projeto muito importante e muito interessante.

Então, eu faço um apelo aos senhores porque eu sei que a posição dos senhores é a minha posição sobre a questão da dívida. Mas o meu medo, Senador Aloysio Nunes, é que nós estejamos aqui enterrando um projeto meritório.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Mas, Sr. Presidente – permita-me, Sr. Senador –, tudo aqui que está sendo proposto nesse projeto é algo a ser feito em comum acordo; isso é convênio. A União topa ou não topa. Nós apenas estamos balizando convênios a serem firmados, assim como em relação aos demais itens.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Todos os Estados e Municípios...

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – V. Ex^a insistiu bastante na ideia de que o que nós estamos propondo é um balizamento para convênios, que devem ser depois negociados caso a caso.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Claro.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Eu estou propondo mais uma baliza.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Essa baliza joga tudo na União.

Todos os Estados e Municípios vão aderir e jogar tudo na União. Esse é o problema que eu tenho aqui.

No mérito, V. Ex^a sabe que, em relação à dívida, eu concordo com V. Ex^a. O meu temor aqui é perdermos a chance de aprovarmos um projeto, que vai à Comissão Especial da Câmara para entrar em vigor.

O SR. ALVARO DIAS (Bloco/PSDB – PR) – Senador Lindbergh.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Lindbergh.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Bem, já dei a minha...

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Alvaro, eu vou abrir uma lista de inscrições...

O SR. ALVARO DIAS (Bloco/PSDB – PR) – Só para ressaltar essa questão do Senador.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Antes, Senador Alvaro.

O SR. ALVARO DIAS (Bloco/PSDB – PR) – Eu considero essencial a aprovação dessa emenda do Senador Aloysio em razão da Lei de Responsabilidade Fiscal. Trata-se da compensação pela eliminação de uma receita.

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Claro.

O SR. ALVARO DIAS (Bloco/PSDB – PR) – O Município tem uma receita eliminada e, pela Lei de Responsabilidade Fiscal, tem que criar uma alternativa de receita. E essa é uma forma de compensar a eliminação da receita que tem o Município.

Por isso, acho fundamental a aprovação para retirar esse vício da proposta relatada por V. Ex^a.

Nós estaremos afrontando a Lei de Responsabilidade Fiscal se essa emenda não for aprovada.

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Sr. Presidente, pela ordem.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Presidente, vamos votar.

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Sr. Presidente, pela ordem. Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Pela ordem, a Senadora Kátia Abreu.

Aqueles que quiserem ainda falar sobre o assunto devem se pronunciar para encaminhar a votação. A votação que vamos realizar agora é para verificar se o Plenário aceita ou não o requerimento de destaque do Senador Aloysio Nunes Ferreira. Uma vez aceito, depois nós vamos votar o destaque dessa matéria.

Então, pela ordem de inscritos, primeiramente o Senador Dornelles e, depois, a Senadora Kátia Abreu, para encaminhar a votação.

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – Sr. Presidente, em que pese o respeito que eu tenho pelo Senador Lindbergh, meu Líder no Rio de Janeiro, eu votar favoravelmente à proposta do Senador Aloysio, porque eu considero que nós temos que enfrentar o problema da dívida. Na realidade, o que nós estamos fazendo é permitir que uma parte da dívida dos Estados com a União, no que concerne aos juros, seja paga com investimento.

Meu voto favorável, e peço ao Partido para votar nesse sentido.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senador Dornelles.

Senadora Kátia Abreu.

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Sr. Presidente, Sr. Relator, na verdade, nós estamos vivendo todo esse movimento no País não só pela insatisfação dos serviços públicos dos Estados, mas muito em função da pobreza em que os Municípios se encontram. Os pequenos e médios Municípios estão gerando, sem querer, à

Administração Pública essa ausência, essa falta de satisfação justamente pela falta de dinheiro.

Então, o que nós estamos aqui propondo, Sr. Relator? Na verdade, o prefeito vai ficar numa outra dificuldade: ele vai ser pressionado pela sociedade local a aderir à lei. O orçamento dele já está no meio do caminho, e só vai haver mudança orçamentária no ano seguinte. Além disso, essa proposta do Senador Aloysio só está propondo 30%. Se o prefeito quiser aderir, como ele vai tampar o seu orçamento nos outros 70%? Na verdade, se quisermos ser justos com os prefeitos e viabilizar a adesão deles, essa emenda deverá ser de 100% ou nós vamos transferir a dificuldade para os prefeitos do Brasil. Nós vamos colocar a dificuldade no colo deles, e eles não vão ter como aderir, porque vão abrir mão de receita com o orçamento no meio do caminho. Eu chamo a atenção dos colegas. Nós não podemos fazer isso com a empresa, nós não podemos fazer isso com a Administração Pública, porque não é bom enfraquecermos os prefeitos do Brasil.

Eu sugiro que essa emenda seja votada 100%, pelo menos neste ano, porque nós vamos pegar o orçamento no meio do caminho. No ano que vem, podemos até estudar um percentual menor, mas o que fazer com o orçamento?

Então, eu proponho, Senador Aloysio que, pelo menos neste ano, possa haver um pagamento das dívidas públicas de 100%...

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Permita-me, Senadora.

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Pois não.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Eu já apresentei emenda e não tenho como modificar o teor.

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Mas o Relator...

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Somente o Relator poderia neste momento, regimentalmente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Não é mais...

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Outra coisa, Relator: com relação à isenção de PIS e Cofins, eu quero aqui lembrar que, de todo o combustível vendido no Brasil, o do transporte coletivo consome 11% apenas. Então, não é uma desoneração tão grande assim para a União. Se colocássemos transporte rodoviário de cargas e de passageiros, aí, sim, o consumo é de 65%, mas não foi uma desoneração assim tão impressionante.

Eu tenho certeza de que os prefeitos precisam desse socorro para finalizar o seu orçamento.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senadora Kátia Abreu.

Passamos à votação do requerimento de destaque do Senador Aloysio Nunes Ferreira para a Emenda nº 29. Só temos destaque para a Emenda nº 29.

Em votação o requerimento para o destaque da Emenda nº 29.

As Sr^as e os Srs. Senadores que concordam com o requerimento do Senador Aloysio Nunes Ferreira permaneçam como se encontram. (Pausa.)

Aprovado o requerimento do Senador, vai para a votação do mérito.

Alerto que a votação é nominal.

Com a palavra, o Senador Lindbergh.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Quero só registrar que votei contra. Tenho minha responsabilidade como Relator desse projeto. Entendo as posições, mas queria registrar o meu voto.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senador Lindbergh.

Informo também que foram retiradas as Emendas nºs 7 e 26.

Vamos colocar em votação as emendas.

Consulto o Plenário se podemos realizar duas votações. Uma para as emendas com parecer favorável do Relator, e outra para as emendas rejeitadas, nesse caso para a emenda...

O SR. ALVARO DIAS (Bloco/PSDB – PR) – Sr. Presidente, apenas uma consulta. As emendas acolhidas pelo Relator já não estão incluídas no substitutivo? Há necessidade de votação?

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Mas precisa ser apreciado, Senador.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Segundo a assessoria da Presidência, precisamos apreciar o substitutivo.

Pela ordem, Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Só para me certificar. Eu retirei a Emenda nº 26 e no lugar ficou a Emenda nº 28. Confere, Presidente? Ficou a Emenda nº 28 no lugar da Emenda nº 26, não é?

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – No lugar da Emenda nº 26 a Emenda nº 28. E foi acatada.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Em votação as emendas com parecer favorável do Relator.

Em votação as Emendas nºs 4, 5, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 24, 25 e 28.

Quem vota com o Relator vota “sim” às emendas.

A votação tem que ser nominal.

A consulta é se votamos todas as emendas em bloco. (Pausa.)

Também a Emenda nº 21. bem lembrado. Senador Dornelles.

A votação é nominal.

Passo a colher o voto de V. Ex^{as}.

Como vota o Senador Eduardo Suplicy.

O SR. EDUARDO SUPILCY (Bloco/PT – SP) – Com o Relator, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Pimentel?

O SR. JOSÉ PIMENTEL (Bloco/PT – CE) – Com o Relator, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senadora Vanessa Grazziotin.

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/PCdoB – AM) – Com o Relator, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Roberto Requião.

O SR. ROBERTO REQUIÃO (Bloco/PMDB – PR) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Romero Jucá.

(Pausa.)

Senador Luiz Henrique.

O SR. LUIZ HENRIQUE (Bloco/PMDB – SC) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Francisco Dornelles.

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senadora Kátia Abreu.

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Aloysio Nunes Ferreira.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – “Sim”.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Alvaro Dias.

O SR. ALVARO DIAS (Bloco/PSDB – PR) – “Sim”.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador José Agripino.

O SR. JOSÉ AGRIPINO (Bloco/DEM – RN) – “Sim”, com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Armando Monteiro.

O SR. ARMANDO MONTEIRO (Bloco/PTB – PE) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Inácio Arruda.

O SR. INÁCIO ARRUDA (Bloco/PCdoB – CE) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Randolfe Rodrigues.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco/PSOL – AP) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Casildo Maldaner.

O SR. CASILDO MALDANER (Bloco/PMDB – SC) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Waldemir Moka.

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco/PMDB – MS) – Com o Relator, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Clésio Andrade.

O SR. CLÉSIO ANDRADE (Bloco/PMDB – MG) – Com o Relator, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senadora Ana Amélia.

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Flexa Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Lindbergh voto conhecido.

Foram 20 votos SIM.

Agora vamos votar as emendas que foram rejeitadas pelo Sr. Relator.

As Emendas nºs 4, 5... Na verdade as Emendas nºs 4 e 5 são partes das emendas, porque...

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Sr. Presidente, a minha está destacada, a 29, vai ser votada separada, apartada.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – É. Ressalvado o destaque da Emenda nº 29.

Em votação as Emendas nºs 1, 10, 11, 12, 25, 27.

A de nº 29 está destacada.

Quem vota com o Relator vota “não”.

Passamos à votação.

Quem vota com o Relator vota “não”. Relembrando, ressalvada a Emenda nº 29, destacada, do Senador Aloysio Nunes Ferreira.

Como vota o Senador Eduardo Suplicy?

O SR. EDUARDO SUPLICY (Bloco/PT – SP. Fora do microfone.) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador José Pimentel?

O SR. JOSÉ PIMENTEL (Bloco/PT – CE) – Com o Relator, “não”.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Lindbergh, voto conhecido.

Senadora Vanessa Grazziotin?

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/PCdoB – AM) – “Não”.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Roberto Requião?

O SR. ROBERTO REQUIÃO (Bloco/PMDB – PR) – Com o entendimento do douto e ilustre Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Luiz Henrique?

O SR. LUIZ HENRIQUE (Bloco/PMDB – SC) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Dornelles?

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senadora Kátia?

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Aloysio Nunes Ferreira?

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Alvaro Dias?

O SR. ALVARO DIAS (Bloco/PSDB – PR) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Agripino?

O SR. JOSÉ AGRIPINO (Bloco/DEM – RN) – “Não”.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Armando Monteiro?

O SR. ARMANDO MONTEIRO (Bloco/PTB – PE) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Blairo Maggi?

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – “Não”, com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Inácio Arruda?

O SR. INÁCIO ARRUDA (Bloco/PCdoB – CE) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Randolfe Rodrigues?

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco/PSOL – AP) – Com o Relator, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Casildo Maldaner?

O SR. CASILDO MALDANER (Bloco/PMDB – SC) – Com o Relator, “não”.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Waldemir Moka?

O SR. WALDEMAR MOKA (Bloco/PMDB – MS) – Com o Relator, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Clésio Andrade?

O SR. CLÉSIO ANDRADE (Bloco/PMDB – MG) – Eu queria esclarecer uma confusão aqui. O Senador Lindbergh aceitou aquela emenda minha, no primeiro pacote? Está agora aqui?

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Está. Está sendo rejeitada.

O SR. CLÉSIO ANDRADE (Bloco/PMDB – MG) – Então, voto contra o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Então, o Senador...

O SR. CLÉSIO ANDRADE (Bloco/PMDB – MG) – Voto “sim”.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Vota “sim”.

Senadora Ana Amélia?

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Flexa Ribeiro?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Com o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Encerrada a votação, anuncio o resultado.

Foram 20 votantes, 19 NÃO; 1 voto SIM.

Passamos ao destaque.

Em votação o destaque da Emenda nº 29, de autoria do Senador Aloysio Nunes Ferreira.

A votação é da Emenda nº 29.

Repetindo: quem vota com o Relator vota “não”; quem vota pela emenda vota “sim”.

Passo a colher o voto de V. Ex^as.

Como vota o Senador Eduardo Suplicy?

O SR. EDUARDO SUPLICY (Bloco/PT – SP) – Com o Relator. “Não”, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador José Pimentel?

O SR. JOSÉ PIMENTEL (Bloco/PT – CE) – Com o Relator. “Não”.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Lindbergh, voto conhecido.

Senadora Vanessa Grazziotin?

A SR^a VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/PCdoB – AM) – Apesar de o Senador Aloysio ter votado contra o projeto, Sr. Presidente, quero dizer que voto a favor da emenda dele porque acho justo com Estados e Municípios. Voto “sim”.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota o Senador Roberto Requião?

O SR. ROBERTO REQUIÃO (Bloco/PMDB – PR) – Considerando que, no ano passado, o Ministério dos Transportes tinha 17,8 bilhões de verba, conseguiu empregar 3.800; considerando que a verba de saneamento não chegou ao empenho de 10%; considerando que a emenda do Senador Aloysio ajuda a Presidente a descentralizar os investimentos necessários ao País, que está parado, eu voto com a Presidente da República, para auxiliá-la, e com a emenda do Senador Aloysio.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota o Senador Luiz Henrique?

O SR. LUIZ HENRIQUE (Bloco/PMDB – SC) – Voto “sim”, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota o Senador Dornelles?

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ. Fora do microfone.) – “Sim”.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senadora Kátia Abreu, como vota V. Ex^a?

A SR^a KÁTIA ABREU (Bloco/PSD – TO) – Com o Aloysio Nunes, Sr. Presidente, pelos prefeitos do Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Aloysio Nunes.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP. Fora do microfone.) – “Sim”.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota o Senador Alvaro Dias?

O SR. ALVARO DIAS (Bloco/PSDB – PR) – Com o Senador Aloysio, e desejando que, na Câmara dos Deputados, se eleve para 100% para atender a necessidade de compensação a perda de receitas dos Municípios.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota S. Ex^a o Senador Armando Monteiro?

O SR. ARMANDO MONTEIRO (Bloco/PTB – PE. Fora do microfone.) – “Sim”.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota S. Ex^a o Senador Agripino?

O SR. JOSÉ AGRIPINO (Bloco/DEM – RN. Fora do microfone.) – “Sim”.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota o Senador Blairo Maggi?

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco/PR – MT) – “Sim”.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Inácio Arruda, como vota V. Ex^a?

O SR. INÁCIO ARRUDA (Bloco/PCdoB – CE. Fora do microfone.) – Infelizmente, contra o Relator.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota S. Ex^a o Senador Randolfe Rodrigues?

O SR. INÁCIO ARRUDA (Bloco/PCdoB – CE) – E, pelo sorriso do Zarattini, acho que vamos ampliar as vantagens dos Estados e Municípios na Câmara.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco/PSOL – AP) – Voto “sim”, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota o Senador Casildo Maldaner?

O SR. CASILDO MALDANER (Bloco/PMDB – SC) – “Sim”, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Senador Waldemir Moka?

O SR. WALDEMIR MOKA (Bloco/PMDB – MS) – Voto “sim”, também lamentando que não sejam 100%, Sr. Presidente, mas, na Câmara, vamos corrigir isso.

O SR. PRESIDENTE (Senador Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota S. Ex^a o Senador Clésio Andrade?

O SR. CLÉSIO ANDRADE (Bloco/PMDB – MG) – “Sim”, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Senador Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – S. Ex^a a Senadora Ana Amélia?

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Com o destaque do Senador Aloysio.

O SR. PRESIDENTE (Senador Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Como vota o Senador Flexa Ribeiro?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Voto “sim”, parabenizando os prefeitos e governadores e o início da revisão do Pacto Federativo. Vamos aumentar, Deputado Zarattini, a 100%, na Câmara, a emenda do Senador Aloysio, que parabenizo pela apresentação.

O SR. PRESIDENTE (Senador Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senador. Flexa.

Declaro encerrada a votação.

Passamos a anunciar o resultado.

Foram 17 votos SIM; 3 votos NÃO.

Aprovada a Emenda nº 29, que será incorporada ao substitutivo como Emenda nº 1, da CAE. (Pausa.) Não? Que será incorporada ao substitutivo.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Senhores, eu quero parabenizar aqui todos os Senadores da Comissão de Assuntos Econômicos.

O SR. PRESIDENTE (Senador Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Eu gostaria de chamar os Prefeitos e as Sr's e os Srs. Senadores para virem até aqui, para fazermos uma foto oficial, pelo momento.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Só rapidamente, Senador Sérgio Souza.

O SR. PRESIDENTE (Senador Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Com a palavra, o Senador Lindbergh.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Olha, eu acho muito importante, Senador Aloysio Nunes, aqui...

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – Sr. Presidente, eu queria fazer uma saudação ao grande Senador Lindbergh Farias...

O SR. PRESIDENTE (Senador Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Pela ordem, o Senador Dornelles.

O SR. FRANCISCO DORNELLES (Bloco/PP – RJ) – ... pelo seu brilhante parecer. Estou certo de que, mesmo a emenda do Senador Aloysio, que ele foi obrigado a votar contra, ele recebe, no fundo, com grande satisfação.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Era isso, Senador Aloysio Nunes, que eu queria aqui... só um segundo.

O SR. PRESIDENTE (Senador Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR. Fazendo soar a campainha.) – Com a palavra o Relator, Senador Lindbergh.

O SR. LINDBERGH FARIAS (Bloco/PT – RJ) – Era sobre isso que eu queria falar. Eu quero dizer que nós, hoje, tivemos uma vitória nesta Comissão de Assuntos Econômicos.

A aprovação desta emenda do Senador Aloysio Nunes faz parte do jogo, não inviabiliza esse projeto, muito pelo contrário. É uma contribuição que surgiu e que a gente sabe que existe aqui, no debate deste Senado Federal. Então, agora, nós vamos para a Câmara dos Deputados, nós vamos tentar fazer com que esse projeto – está aqui o Deputado Zarattini – seja aprovado com o máximo de velocidade. Acho que é uma vitória de todos os Senadores. Eu tinha minhas posições aqui, como Relator. Não aprovei o relatório na totalidade, mas tenho certeza de que saiu um projeto muito consistente do Senado Federal em direção à Câmara. (Palmas. Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE (Senador Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senador Lindbergh.

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Senador Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Então, fica aprovado o presente projeto, e a emenda aprovada fará parte do substitutivo. Pela ordem, Senadora Ana Amélia.

A SR^a ANA AMÉLIA (Bloco/PP – RS) – Eu apenas queria saber se a Ordem do Dia continuará após isso ou está encerrada a Ordem do Dia da Comissão:

O SR. PRESIDENTE (Senador Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Nós vamos encerrar.

Com a palavra, o Senador Aloysio Nunes Ferreira.

O SR. ALOYSIO NUNES FERREIRA (Bloco/PSDB – SP) – Eu quero agradecer imensamente o apoio que tive dos Senadores que votaram. Sei também para que lado o coração do Relator pendia. Sei também. E também de todos aqueles que votaram “não”.

Sei também. Não pus 100% e queria explicar a razão. Penso que existem outros investimentos que poderiam ser levados em conta na hora do abatimento do serviço da dívida, como saneamento básico, por exemplo. Se botássemos 100% para transporte, nós não teríamos espaço para outras compensações. Foi essa a razão.

Agradeço mais uma vez.

O SR. PRESIDENTE (Senador Sérgio Souza. Bloco/PMDB – PR) – Obrigado, Senador Aloysio Nunes.

Os demais itens da pauta ficam sobrestados.

Está encerrada a reunião da CAE.

(Iniciada às 10 horas e 09 minutos, a reunião é encerrada às 13 horas e 27 minutos.)

NOTA INFORMATIVA N° 2.121, DE 2013

Referente à STC nº 2013-05787 do SENADOR LINDBERGH FARIAS, para elaboração de revisão do texto final do PLC nº 310, de 2009, aprovado na Comissão de Assuntos Sociais.

O gabinete do Senador Lindbergh Farias solicita revisão geral do texto final apresentado ao Substitutivo aprovado ao PLC 310/2009 - REITUP, aprovado no dia 2 de maio de 2013 em turno suplementar. Conforme detalhamento do pedido, o texto já foi encaminhado à Mesa e voltou à Secretaria da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), porque foi identificado erro na inclusão de uma emenda.

É importante ressaltar que a realização do trabalho constitui serviço de assessoramento e que não substitui o papel da Secretaria da CAE.

Dentro do tempo bastante exíguo atribuído foi realizada a revisão geral, comportando um trabalho de padronização do texto, com a correção de eventuais erros gramaticais, bem como a verificação das emendas no texto final. Nesse particular é importante ressaltar que todas as emendas foram devidamente incorporadas ao texto.

Destacamos que todas as modificações por nós propostas não implicam alteração no mérito e, sim, aperfeiçoamentos nas referências internas da proposição.

Destacamos que a adaptação da Emenda nº 19, da Senadora Ana Amélia, que foi acatada pelo Relator, Senador Lindbergh Farias, exigiu ~~uma~~ adaptação de todo o texto, que ainda não constava no texto final aprovado na 38ª reunião da CAE. Desse modo, a expressão “transporte coletivo urbano e metropolitano” aprovada na Emenda Substitutiva nº 1, da CAE, passou a ser “transporte coletivo urbano e de caráter urbano”, adequando-se aos termos da nova Lei de Mobilidade (Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012).

Além disso, ressaltamos uma inserção feita, referente à alínea *e*, inciso I, do art. 2º, em que incluímos a expressão “planilha com”¹. Trata-se de uma inclusão que aperfeiçoa o texto e está plenamente respaldada no debate

¹ Conforme destaque em negrito: “e) a determinação da redução nos valores das tarifas do transporte coletivo de caráter urbano para as empresas que aderirem ao Reitup, conforme metodologia definida em regulamento, incluindo planilha com valores de referência para os custos, garantida a apropriação dos ganhos de eficiência na redução da tarifa, e admitindo-se o emprego de valores próprios da realidade local, divergentes dos valores de referência, quando mais favoráveis à redução das tarifas”.

ocorrido na 37^a e 38^a reuniões da CAE. Trata-se da concordância expressada pelo Relator, Senador Lindbergh Farias, relativamente a uma emenda apresentada pelo Senador Acyr Gurgacz (Emenda nº 12, apresentada na 37^a reunião) e posteriormente consubstanciada pela ideia contida na justificação de outra emenda, esta apresentada pelo Senador Roberto Requião (Emenda nº 17, apresentada na 38^a reunião da CAE).

O texto está sendo encaminhado via Sistema de Acompanhamento das Consultorias (SAC).

Sendo o que tínhamos a oferecer, colocamo-nos à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários.

Consultoria Legislativa, 4 de julho de 2013.

Rafael Silveira e Silva
Consultor Legislativo

**EMENDA Nº 1-CAE
(Substitutivo)**

**TEXTO FINAL APRESENTADO AO
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 310 DE 2009**

Institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e de Caráter Urbano 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 de Caráter Urbano 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 de caráter urbano, 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 também se baseia nos seguintes princípios e diretrizes:

I –destina-se a promover a redução dos preços das tarifas cobradas pela prestação dos serviços de transporte coletivo público urbano e de caráter urbano, em benefício dos seus usuários;

II - os serviços de transporte coletivo urbano e de caráter urbano 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.

§ 3º Na hipótese de os serviços descritos no § 1º deste artigo, serem prestados sob regime de parceria público-privada, a redução de alíquotas prevista no referido dispositivo aplica-se também à contraprestação pecuniária paga pelo poder público para a complementação da receita tarifária auferida pelo concessionário, bem como sobre o aporte de recursos destinado aos investimentos em bens reversíveis ao poder concedente, previsto no §2º do art. 6º da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004.

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 isenção ou a não incidência de impostos sobre os serviços de transporte coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros, incluindo o imposto sobre serviços de qualquer natureza, admitida a hipótese de restituição às pessoas jurídicas de que trata o § 1º do art. 1º;

2. a concessão de subsídio ou de restituição direta às pessoas jurídicas de que trata o § 1º do art. 1º, até valor equivalente à redução do 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 de caráter urbano, 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, em conformidade com as especificações do regulamento, de laudo demonstrando o impacto

econômico financeiro dos incentivos concedidos pelo Regime Especial de que trata esta Lei, exigindo-se a contratação de auditoria externa independente, com atuação de âmbito nacional, para municípios com população superior a 200 mil habitantes; e

e) a determinação da redução nos valores das tarifas do transporte coletivo de urbano e de caráter urbano para as empresas que aderirem ao Reitup, conforme metodologia definida em regulamento, incluindo planilha com valores de referência para os custos, garantida a apropriação dos ganhos de eficiência na redução da tarifa, e admitindo-se o emprego de valores próprios da realidade local, divergentes dos valores de referência, quando mais favoráveis à redução das tarifas.

II – no caso das pessoas jurídicas prestadoras de serviços de transporte coletivo urbano e de caráter urbano:

a) a existência de contrato administrativo de concessão ou permissão para a prestação de serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros, firmado, nos termos da legislação específica, com o ente responsável pela concessão ou permissão, 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; e

III - transporte de caráter urbano é aquele definido nos incisos XI, XII e XIII do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

§ 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 intermunicipal, interestadual e internacional de passageiros, salvo os de caráter urbano definidos no inciso III do § 1º desse artigo; e

II – em débito com as fazendas públicas federal, estadual, ou municipal, inclusive relativo a contribuições previdenciárias, salvo se tenha iniciado processo administrativo de parcelamento de débitos perante as citadas fazendas públicas.

§ 4º No caso de serviços de transporte coletivo de caráter 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 200 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.

§ 6º O Estado, o Distrito Federal e o Município que conceda subsídios para redução do valor da tarifa de regime ou sistema previsto no item 3, da alínea *a*, do inciso I, poderá computar também a respectiva despesa para fins de atendimento dos requisitos mínimos previstos nos itens 1 e 2 da referida alínea.

§ 7º Os recursos efetivamente aplicados por Estado, Distrito Federal ou Município, nos termos do *caput* deste artigo, serão aceitos pela União em pagamento de parte do serviço da dívida por ela renegociada com o respectivo ente federado, ao amparo da Lei nº 9.496, de 11 de setembro de 1997, ou da Medida Provisória nº 2.185, de 24 de agosto de 2011, até o limite de 30% (trinta por cento) do valor do citado serviço vincendo a cada mês, de modo a destinar ~~automaticamente~~ a ~~re~~ceita proveniente do refinanciamento para a concessão de auxílio financeiro ao respectivo ente federado, assim alterado o disposto no art. 12 de cada uma das duas Leis citadas.

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 de caráter urbano 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 de caráter urbano de passageiros, até os limites quantitativos definidos em regulamento;

III – redução a zero, mediante concessão de crédito em relação a outros tributos federais, contribuição previdenciária, ou restituição direta, nos termos do regulamento, às pessoas jurídicas de que trata o § 1º do art. 1º, 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 de caráter urbano 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 § 1º do art. 1º à Seguridade Social para 2% sobre o faturamento, conforme o disposto no art. 7º-A da Lei nº 12.526, de 14 de dezembro de 2011.

§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 urbano e de caráter urbano.

§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.

§3º Os benefícios tributários concedidos por esta Lei vigorarão enquanto durar a adesão ao Regime Especial, independentemente da suspensão das desonerações concedidas de forma geral aos contribuintes, relativamente aos tributos aqui previstos, cabendo ao órgão público respectivo revogar os benefícios caso a empresa deixe de cumprir alguma contrapartida.

§4º Os benefícios do Regime Especial de que trata esta Lei somente serão aplicáveis ao óleo diesel se adicionado na proporção mínima de 20% de biodiesel (B20).

§5º O disposto no parágrafo anterior entra em vigor em ~~até~~ um ano, a contar da publicação da presente Lei.

Art. 4º 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. 5º A pessoa jurídica que descumprir condição prevista no convênio ou contrato fica excluída do Regime Especial de que trata esta Lei 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 de que trata esta Lei, 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. 6º As tarifas de energia elétrica consumida na tração de veículos de transporte público coletivo urbano de passageiros, como os sistemas de metrô, de trens metropolitanos, de veículos leves sobre trilhos e de trólebus, será aplicado desconto mínimo de 75% (setenta e cinco por cento), nos termos do regulamento.

Parágrafo único. A redução da receita da empresa concessionária ou permissionária prestadora de serviço público de distribuição de energia elétrica, decorrente da aplicação do desconto instituído no *caput*, será compensada integralmente pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), conforme regulamentação do Poder Executivo.

Art. 7º 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. 8º 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;

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

III – as planilhas de custos e receitas e o balanço patrimonial de que trata o art. 10.

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

Art. 9º Às empresas concessionárias de serviço público de transporte coletivo de passageiros, inclusive aquelas que não aderirem ao Regime Especial de que trata esta Lei, aplica-se a Lei nº 12.527, de 2011.

§ 1º As empresas de que trata o *caput* obrigam-se a responder, conforme previsto no art. 7º, inciso III, da Lei nº 12.527, de 2011, a pedidos de informação encaminhados por qualquer cidadão, por intermédio do órgão público concedente.

§ 2º Recebido o pedido de informação de que trata este artigo, o órgão público concedente o encaminhará imediatamente à empresa demandada, para que forneça a informação, sob as penas da lei.

§ 3º Em caso de recusa da empresa em fornecer a informação, o órgão público concedente deverá promover a apuração para aplicação de sanção à empresa, desde a advertência até a revogação da concessão, responsabilizando-se por omissão o agente público que deixar de promover esta apuração.

Art. 10 As empresas de que trata o art. 9º ficam obrigadas a encaminhar ao órgão público concedente, para a divulgação na Internet de que trata o art. 8º, planilhas detalhadas de custos e receitas e balanço patrimonial.

§ 1º Os documentos de que trata o *caput* deverão ser encaminhados, em periodicidade mínima anual, conforme regulamento, por meio do poder público do ente federado, ao Tribunal de Contas competente, ao qual caberá auditá-los e encaminhar parecer ao respectivo órgão legislativo e ao Chefe do Poder Executivo, que deles 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 urbano e de caráter urbano 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.

Art. 11 O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) disponibilizará aos Estados e Municípios que optarem pela prestação direta dos serviços de transporte coletivo urbano e de caráter urbano linha de financiamento destinada à constituição e à renovação de frota veicular própria, bem como para o fortalecimento do órgão gestor.

Art. 12 Os entes federados terão o prazo de dois anos, a contar da publicação da presente Lei, para implantação do regime de bilhete único ou sistema de transporte estruturado e integrado física e tarifariamente previsto no art. 2º, I, alínea *a*, item 3, e delegação de serviços de transporte coletivo de que trata o art. 2º, I, alínea *b*, desta Lei.

Art. 13 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 2% (dois 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, enquanto vigorar a adesão, na forma da lei, ao Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo de Urbano e de Caráter Urbano de Passageiros – REITUP” (NR).

At. 14 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Comissões, em 2 de julho de 2013.

Senador SERGIO SOUZA

Presidente em exercício da Comissão de Assuntos Econômicos

11

SEN. LINDBERGH FARIA'S

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

.....

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

.....

XI - trânsito e transporte;

.....

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;

.....

Art. 30. Compete aos Municípios:

.....

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

.....

LEI COMPLEMENTAR Nº 87, DE 13 DE SETEMBRO DE 1996

Dispõe sobre o imposto dos Estados e do Distrito Federal sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, e dá outras providências. (LEI KANDIR)

.....

LEI COMPLEMENTAR Nº 101, DE 4 DE MAIO DE 2000.

Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências.

Art. 4º A lei de diretrizes orçamentárias atenderá o disposto no § 2º do art. 165 da Constituição e:

§ 1º Integrará o projeto de lei de diretrizes orçamentárias Anexo de Metas Fiscais, em que serão estabelecidas metas anuais, em valores correntes e constantes, relativas a receitas, despesas, resultados nominal e primário e montante da dívida pública, para o exercício a que se referirem e para os dois seguintes.

§ 2º O Anexo conterá, ainda:

I - avaliação do cumprimento das metas relativas ao ano anterior;

II - demonstrativo das metas anuais, instruído com memória e metodologia de cálculo que justifiquem os resultados pretendidos, comparando-as com as fixadas nos três exercícios anteriores, e evidenciando a consistência delas com as premissas e os objetivos da política econômica nacional;

III - evolução do patrimônio líquido, também nos últimos três exercícios, destacando a origem e a aplicação dos recursos obtidos com a alienação de ativos;

IV - avaliação da situação financeira e atuarial:

a) dos regimes geral de previdência social e próprio dos servidores públicos e do Fundo de Amparo ao Trabalhador;

b) dos demais fundos públicos e programas estatais de natureza atuarial;

V - demonstrativo da estimativa e compensação da renúncia de receita e da margem de expansão das despesas obrigatórias de caráter continuado.

LEI N° 6.404, DE 15 DE DEZEMBRO DE 1976.

Dispõe sobre as Sociedades por Ações.

LEI N° 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 N° 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.

Art. 44. Nos casos de lançamento de ofício, serão aplicadas as seguintes multas: (Redação dada pela Lei nº 11.488, de 2007)

LEI N° 9.496, DE 11 DE SETEMBRO DE 1997.

Estabelece critérios para a consolidação, a assunção e o refinanciamento, pela União, da dívida pública mobiliária e outras que especifica, de responsabilidade dos Estados e do Distrito Federal.

LEI N° 11.079, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2004.

Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública.

Art. 6º A contraprestação da Administração Pública nos contratos de parceria público-privada poderá ser feita por:

§2º O contrato poderá prever o aporte de recursos em favor do parceiro privado para a realização de obras e aquisição de bens reversíveis, nos termos dos incisos X e XI do caput do art. 18 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, desde que autorizado no edital de licitação, se contratos novos, ou em lei específica, se contratos celebrados até 8 de agosto de 2012. (Incluído pela Lei nº 12.766, de 2012)

LEI Nº 12.527, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2011.

Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990; revoga a Lei nº 11.111, de 5 de maio de 2005, e dispositivos da Lei nº 8.159, de 8 de janeiro de 1991; e dá outras providências.

Art. 7º O acesso à informação de que trata esta Lei compreende, entre outros, os direitos de obter:

III - informação produzida ou custodiada por pessoa física ou entidade privada decorrente de qualquer vínculo com seus órgãos ou entidades, mesmo que esse vínculo já tenha cessado;

LEI Nº 12.546, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2011.

Institui o Regime Especial de Reintegração de Valores Tributários para as Empresas Exportadoras (Reintegra); dispõe sobre a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) à indústria automotiva; altera a incidência das contribuições previdenciárias devidas pelas empresas que menciona; altera as Leis nº 11.774, de 17 de setembro de 2008, nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, nº 11.196, de 21 de novembro de 2005, nº 10.865, de 30 de abril de 2004, nº 11.508, de 20 de julho de 2007,

nº 7.291, de 19 de dezembro de 1984, nº 11.491, de 20 de junho de 2007, nº 9.782, de 26 de janeiro de 1999, e nº 9.294, de 15 de julho de 1996, e a Medida Provisória nº 2.199-14, de 24 de agosto de 2001; revoga o art. 1º da Lei nº 11.529, de 22 de outubro de 2007, e o art. 6º do Decreto-Lei nº 1.593, de 21 de dezembro de 1977, nos termos que especifica; e dá outras providências.

Art. 7º Até 31 de dezembro de 2014, 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 2% (dois por cento): (Redação dada pela Lei nº 12.715) Produção de efeito e vigência (Vide Decreto nº 7.828, de 2012) (Regulamento)

LEI N° 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

LEI Nº 12.715, DE 17 DE SETEMBRO DE 2012.

Altera a alíquota das contribuições previdenciárias sobre a folha de salários devidas pelas empresas que especifica; institui o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores, o Regime Especial de Tributação do Programa Nacional de Banda Larga para Implantação de Redes de Telecomunicações, o Regime Especial de Incentivo a Computadores para Uso Educacional, o Programa Nacional de Apoio à Atenção Oncológica e o Programa Nacional de Apoio à Atenção da Saúde da Pessoa com Deficiência; restabelece o Programa Um Computador por Aluno; altera o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores, instituído pela Lei nº 11.484, de 31 de maio de 2007; altera as Leis nºs 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 11.033, de 21 de dezembro de 2004, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, 10.865, de 30 de abril de 2004, 11.774, de 17 de setembro de 2008, 12.546, de 14 de dezembro de 2011, 11.484, de 31 de maio de 2007, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 11.196, de 21 de novembro de 2005, 10.406, de 10 de janeiro de 2002, 9.532, de 10 de dezembro de 1997, 12.431, de 24 de junho de 2011, 12.414, de 9 de junho de 2011, 8.666, de 21 de junho de 1993, 10.925, de 23 de julho de 2004, os Decretos-Leis nºs 1.455, de 7 de abril de 1976, 1.593, de 21 de dezembro de 1977, e a Medida Provisória nº 2.199-14, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências.

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 612, DE 4 DE ABRIL DE 2013.

Reestrutura o modelo jurídico de organização dos recintos aduaneiros de zona secundária, altera a Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, e a Medida Provisória nº 601, de 28 de dezembro de 2012; reduz a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre as indenizações a que se refere a Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013; altera a Lei nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, para dispor sobre multa pecuniária pelo descumprimento do Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - INOVAR-AUTO; e dá outras providências.

MEDIDA PROVISÓRIA N° 617, DE 31 DE MAIO DE 2013.

Reduz a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidentes sobre a receita decorrente da prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros nas modalidades que menciona.

II - exercer, com o auxílio dos Ministros de Estado, a direção superior da administração federal;

OF. 177/2013/CAE

Brasília, 2 de julho de 2013.

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

Senhor Presidente,

Nos termos do § 2º do art. 91 do Regimento Interno do Senado Federal, comunico a Vossa Excelência que, em reunião realizada na presente data, no Turno Suplementar, a Comissão aprovou o Substitutivo 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”, com as Emendas nºs 2 a 17-CAE, que foram incorporadas ao Substitutivo.

Respeitosamente,



Senador SERGIO SOUZA

Presidente em exercício da Comissão de Assuntos Econômicos

DOCUMENTOS ANEXADOS PELA SECRETÁRIA-GERAL DA MESA, NOS TERMOS DO ART. 250, PARÁGRAFO ÚNICO, DO REGIMENTO INTERNO

RELATÓRIO

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 ^{*46796.295639} (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 metrôs, 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 46798.29563 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, 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”.

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

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, ao Instituto ^{46796.29563}Geografia e Estatística (IBGE) 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.

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.

Consideramos, entretanto, que o projeto pode ser aperfeiçoado. Ao propor a redução a zero da alíquota da CIDE/Combustíveis e do ICMS

incidentes sobre a aquisição de óleo diesel, a proposta 46796.29563, indiretamente, discriminar outros combustíveis, como o biodiesel, o etanol e o gás natural, cujo emprego poderá no futuro baratear ainda mais o preço das passagens e contribuir para a redução da poluição atmosférica e do aquecimento global.

Para sanar essa impropriedade, apresentamos, ao final deste relatório, emendas destinadas a substituir a estender a desoneração tributária proposta a todos os combustíveis a serem utilizados no transporte coletivo.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009, com as seguintes emendas:

EMENDA N° – CDR

(ao PLC nº 310, de 2009)

Substitua-se no art. 2º, I, “a”, 1, do Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009, a expressão “óleo diesel” por “combustíveis”.

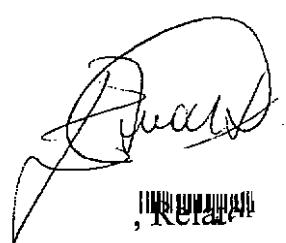
EMENDA N° – CDR

(ao PLC nº 310, de 2009)

Substitua-se no art. 3º, II, do Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009, a expressão “óleo diesel a ser utilizado” por “combustíveis a serem utilizados”.

Sala da Comissão,

, Presidente



Refa



RELATÓRIO

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.

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.

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”.

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*”.

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.

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.

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 desonrar 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 resarcidas 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.