

## TEXTO FINAL

Substitutivo do Senado Federal ao Projeto de Lei da Câmara nº 310, de 2009 (nº 1.927, de 2003, na Casa de origem), 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 de rede integrada de transportes.

### **Dê-se ao Projeto a seguinte redação:**

Institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e de Caráter Urbano de Passageiros (Reitup), condicionado à implantação de bilhete único temporal ou de rede integrada de transportes, e acrescenta art. 7º-A à Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e de Caráter Urbano de Passageiros (Reitup), baseado na redução de tributos incidentes sobre os serviços e os insumos neles empregados, para promover a redução das tarifas cobradas aos usuários, objetivando 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 baseia-se também 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 de 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 os princípios 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 tributos prevista no *caput* 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 (ISS), 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) a 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 200.000 (duzentos mil) habitantes; e

e) a determinação da redução nos valores das tarifas do transporte coletivo 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 do *caput* deste artigo;

b) a adesão ao convênio de que trata a alínea “a” do inciso I do *caput* 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 do *caput* deste artigo;

2. compromisso de praticar as tarifas específicas no laudo de que trata a alínea “d” do inciso I do *caput* deste artigo;

3. compromisso de dar conhecimento dos dados econômicos e contábeis da empresa concessionária ou permissionária aos órgãos públicos responsáveis pelo Reitup;

c) certidões negativas quanto aos casos previstos no inciso II do § 3º.

§ 1º Para as finalidades de que trata esta Lei, considera-se:

I – regime de bilhete único aquele que, além de atender às demais condições fixadas pelo regulamento, faculta ao usuário a utilização do conjunto do sistema de transporte público coletivo de passageiros, em todos os modos, tipos de serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, por um período de tempo determinado pela autoridade competente, mediante pagamento de uma única tarifa;

II – sistema de transporte estruturado e integrado aquele que, além de atender às demais condições fixadas pelo regulamento, faculta ao usuário a utilização de sistema integrado que propicie diversas alternativas de deslocamento, em todos os modos de transporte, tipos de serviços e linhas disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado, com o pagamento de uma única tarifa; e

III – transporte de caráter urbano aquele definido nos incisos XI, XII e XIII do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

§ 2º É 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 deste 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 200.000 (duzentos 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 do *caput* deste artigo 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 2.185-35, de 24 de agosto de 2001, 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 da Lei nº 9.496, de 1997, e no art. 12 da Medida Provisória nº 2.185-35, de 2001.

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 incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide/Combustíveis), caso 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 ou 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 o 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 metrô, trens metropolitanos e trólebus, inclusive centros de controle e estações, e na iluminação de terminais e abrigos de passageiros;

IV – redução da contribuição à Seguridade Social a cargo das pessoas jurídicas referidas no § 1º do art. 1º da presente Lei para 2% (dois por cento) sobre o faturamento, conforme o disposto no art. 7º-A da Lei nº 12.546, 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 Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) ou junto ao Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) ou 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 a este for adicionado biodiesel na proporção mínima de 20% (vinte por cento) (B20).

§ 5º O disposto no § 4º entra em vigor em até 1 (um) ano, a contar da publicação desta 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, a 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 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.

Art. 7º A Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) efetuará, anualmente, levantamento censitário do 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 em seu sítio oficial 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, no mínimo, as seguintes informações:

I – o laudo a que se refere o art. 2º, inciso I, alínea “d”, desta Lei;

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

III – as planilhas de custos e receitas e o balanço patrimonial de que trata o art. 10 desta Lei.

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 advertência até revogação da concessão, responsabilizando-se por omissão o agente público que deixar de promover essa apuração.

Art. 10. As empresas de que trata o art. 9º são 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, pelo 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 internet.

§ 2º Os documentos a que se referem o *caput* deste artigo e a alínea “d” do inciso I do *caput* 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 No cumprimento do disposto no *caput* e no § 2º deste artigo, a apresentação ou divulgação de informações falsas configurará crime previsto no art. 171 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (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 de passageiros linha de financiamento destinada à constituição e à renovação de frota veicular própria, bem como ao fortalecimento do órgão gestor.

Art. 12. Os entes federados terão o prazo de 2 (dois) anos, a contar da publicação desta Lei, para implantação do regime de bilhete único ou sistema de transporte estruturado e integrado física e tarifariamente previsto no art. 2º, inciso I, alínea “a”, item 3, e delegação de serviços de transporte coletivo de que trata o art. 2º, inciso I, alínea “b”, desta Lei.

Art. 13. A Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 7º-A:

“Art. 7º-A. Por tempo indeterminado, contribuirão à alíquota de 2% (dois por cento) 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, 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 as empresas de transporte ferroviário de passageiros e as empresas de transporte metroferroviário de passageiros, enquanto vigorar a adesão, na forma da lei, ao Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e de Caráter Urbano de Passageiros (Reitup).”

Art. 14. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.