

**PROJETO DE LEI Nº                   , DE 2007**  
**(Do Sr. Carlos Zarattini)**

Estabelece redução de tributos e contribuições incidentes sobre a prestação de serviços de transporte público urbano e metropolitano, condicionada à implantação do Bilhete Único do passageiro, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece incentivos à implantação do Bilhete Único do passageiro nas regiões metropolitanas e nas regiões integradas de desenvolvimento.

Art. 2º Fica instituído regime especial de tributação para o transporte urbano e metropolitano de passageiros, que prevê a redução de alíquotas de tributos e contribuições que oneram a prestação dos referidos

serviços, condicionada à adesão, por parte dos entes federativos, a convênio e à implantação do Bilhete Único, nos termos previstos nesta Lei.

Parágrafo único. Considera-se Bilhete Único aquele que:

I - permita ao usuário utilizar o conjunto do sistema de transporte público coletivo de passageiros, por um período de tempo determinado pela autoridade local, mediante pagamento de uma única tarifa;

II - possa ser utilizado de forma integrada em todos os modais de transporte, tipos de serviços e linhas de transporte público coletivo de passageiros disponíveis na área geográfica do ente federativo conveniado;

III - seja vendido ou disponibilizado ao usuário mediante entrega de cartão eletrônico recarregável;

IV - atenda às demais condições fixadas pelo Poder Executivo federal, na forma prevista do § 1º do art. 3º.

Art. 3º São beneficiárias do regime especial de tributação de que trata esta Lei as pessoas jurídicas que prestem serviço de transporte público de passageiros, urbano e metropolitano, nos limites da jurisdição dos entes federativos, concedentes ou permitentes, que firmem convênios com a União.

§ 1º O Ministério das Cidades e o Ministério da Fazenda fixarão as cláusulas básicas do convênio, inclusive as demais contrapartidas exigidas dos entes federativos, entre elas os percentuais mínimos de redução de alíquotas de impostos de que trata o inciso II do art. 6º.

§ 2º Fica autorizada a adesão de Município cujo território esteja compreendido em região metropolitana ou região integrada de desenvolvimento, ainda que o ente federativo responsável pela gestão do transporte metropolitano não adira ao convênio.

§ 3º O convênio previsto no § 2º alcançará somente os modais de transporte, tipos de serviços e linhas cujos trajetos restrinjam-se à área geográfica do Município conveniado.

Art. 4º As pessoas jurídicas optantes pelo regime especial de tributação previsto nesta Lei terão direito a benefício tributário consistente na redução a 0 (zero) das alíquotas descritas a seguir:

I - da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - CIDE, de que trata o inciso II do art. 5º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, incidente sobre o óleo diesel, a ser utilizado nos serviços de transporte público urbano e metropolitano de passageiros pelas pessoas jurídicas mencionadas no art. 3º;

II - da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público – PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS, incidentes sobre a receita bruta de venda, no mercado interno:

a) de óleo diesel, gás veicular e outros combustíveis renováveis e não-poluentes, pneus e lubrificantes, a serem empregados na prestação de serviço de transporte urbano e metropolitano pelas pessoas jurídicas mencionadas no art. 3º;

b) de energia elétrica, a ser utilizada na alimentação, tração e funcionamento de metrô, trens metropolitanos e trolebus, inclusive centros de controle e estações, e na iluminação de terminais e abrigos de passageiros.

Parágrafo único. A Receita Federal do Brasil poderá estabelecer regras especiais de fiscalização e controle sobre as operações beneficiadas na forma deste artigo, sujeitando-se à exclusão do regime especial de tributação a pessoa jurídica que desatender às referidas normas.

Art. 5º O valor máximo da renúncia de receitas de que trata o art. 4º será fixado anualmente pelo Presidente da República, com base em estimativa realizada pelo Ministério da Fazenda, podendo compreender, inclusive, os convênios em fase de negociação, com perspectivas de assinatura no decorrer do exercício financeiro.

§ 1º O Ministério das Cidades publicará anualmente, até 28 de fevereiro, o montante da renúncia fiscal no exercício anterior, devidamente discriminado por convênio firmado.

§ 2º No primeiro ano de vigência desta Lei, o Poder Executivo a fim de atender ao disposto neste artigo, adequando-o às disposições da Lei de Diretrizes Orçamentárias, enviará, no prazo de 30 (trinta) dias, Mensagem ao Congresso Nacional, estabelecendo o total da renúncia fiscal e correspondente cancelamento de despesas orçamentárias.

Art. 6º A redução das alíquotas descritas no art. 4º somente poderá ser efetuada nos casos em que os entes federativos, concedentes ou permitentes:

I - mantiverem contrato com as empresas prestadoras do serviço;

II - reduzirem, conforme o caso, as alíquotas de Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISS e de Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação – ICMS;

III - apresentarem pareceres, informando o valor das tarifas a ser cobrado após a adesão ao regime especial estabelecido pela presente Lei, que deverá ser reduzido na proporção em que ocorrer a redução de custos verificada na planilha tarifária;

IV - cumprirem as demais exigências constantes do convênio com o Governo Federal.

Parágrafo único. A redução de alíquotas de que trata o inciso II do *caput* observará os limites previstos na alínea a do inciso V do § 2º do art. 155 e no inciso I do § 3º do art. 156 da Constituição Federal, e respectivas legislações complementares, e beneficiará as mercadorias e produtos mencionados no art. 4º, desde que utilizados nas mesmas finalidades, e a prestação de serviços a eles relacionados.

Art. 7º A aplicação deste regime especial de tributação fica condicionada a que as pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte público coletivo de passageiros, urbano e metropolitano, firmem, com a União, compromisso de ajustamento de conduta, nos termos do § 6º do art. 5º da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, visando assegurar a repercussão nas tarifas da diminuição da incidência tributária em virtude do disposto nesta Lei.

Art. 8º A fiscalização do convênio ficará a cargo da Receita Federal do Brasil e das secretarias de Fazenda, no que tange ao cumprimento das respectivas obrigações tributárias, principais e acessórias, e dos órgãos de fiscalização dos respectivos entes federativos, em relação ao cumprimento das demais condições previstas no convênio ou contrato, cujo desatendimento implicará a aplicação das penalidades previstas na legislação.

§ 1º A pessoa jurídica que descumprir condição prevista no convênio ou contrato fica obrigada a recolher, na condição de responsável, os tributos e contribuições reduzidos na forma do art. 4º, acrescidos de juros e multa de mora, contados a partir da data de sua adesão ao regime especial.

§ 2º A legislação distrital, estadual ou municipal tratará da responsabilidade da pessoa jurídica em relação à redução dos impostos mencionados no inciso II do art. 6º.

Art. 9º Fica vedada a aplicação da tarifa horo-sazonal estabelecida pela Agência Nacional de Energia Elétrica sobre o consumo de energia elétrica em sistemas de metrô, trens metropolitanos e trolebus.

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## **JUSTIFICAÇÃO**

Apesar da redução da desigualdade de renda no Brasil, comprovada em trabalho recentemente elaborado pelo IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada –, o valor das tarifas do transporte urbano ainda é um obstáculo para que a população de baixa renda se torne usuária plena desse tipo de serviço.

Estudos da Associação Nacional de Transporte Público e do Ministério das Cidades indicam que um contingente de 35% da população se desloca a pé por não ter condições financeiras de pagar sequer uma passagem de ônibus.

Na cidade de São Paulo, em 1995, foi iniciada a luta pela implantação do Bilhete Único, justamente com o objetivo de diminuir o elevado custo do transporte, pois, com sua adoção, o usuário pode realizar mais de uma viagem, em determinado tempo – uma ou duas horas – com o pagamento de uma única tarifa. Depois de quase uma década, o Bilhete Único logrou ser implantado, proporcionando uma redução de aproximadamente R\$ 40,00 por mês nas despesas com o transporte. Algumas cidades do País já vêm adotando o Bilhete Único com igual êxito da iniciativa pioneira de São Paulo.

Com o objetivo de incentivar a implantação do Bilhete Único nas regiões metropolitanas e regiões integradas de desenvolvimento, o presente projeto de lei estabelece um regime de tributação especial para o transporte público coletivo de passageiros, envolvendo tributos e contribuições de competência da União, Distrito Federal, Estados e Municípios.

Após a assinatura do convênio entre os entes federativos interessados, as concessionárias ou permissionárias dos serviços de transporte de passageiros passarão a ter direito à redução a zero das alíquotas da CIDE, do PIS/PASEP e da COFINS sobre os principais itens que formam seus custos (óleo diesel, gás veicular, outros combustíveis renováveis, lubrificantes e pneus). Além disso, a União poderá exigir, como contrapartida dos demais entes federativos, a redução das alíquotas do ICMS e do ISS.

Como se vê, essa forma especial de tributação diminuirá, de modo significativo, a carga tributária incidente sobre o transporte público urbano e metropolitano de passageiros.

Deve-se ressaltar, porém, que o projeto não desatende à Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000). É que o Sr. Presidente da República, mediante decreto, fixará o patamar máximo de renúncia fiscal, devendo a União firmar convênios nos estritos limites daquilo que os cofres públicos comportarem.

Além disso, o presente projeto estabelece outras condições para a adesão ao convênio, todas elas convergindo para a redução das tarifas de transporte para a população de baixa renda.

A primeira exigência é a de que as prestadoras desses serviços, beneficiárias do incentivo fiscal, mantenham contrato com os entes federativos. Esses, por sua vez, ao assinarem o convênio com a União, comprometer-se-ão a implantar o Bilhete Único.

Outra condição explicitada no projeto de lei é a de que as empresas transportadoras firmem com a União compromisso de ajustamento de conduta, nos termos da Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985, no sentido de cumprir todas as cláusulas do convênio e do contrato, em especial a referida redução de tarifas, sem prejuízo da qualidade do serviço prestado.

O projeto também propõe a extinção da, assim chamada, tarifa horo-sazonal – que engloba a tarifa normal mais um adicional cobrado nas horas de “pico” de consumo de energia elétrica. Ela foi criada justamente para que as empresas reduzam o consumo nesse período. Ocorre que isso não é possível para os sistemas de metrô, trens metropolitanos e trólebus, que justamente nesse horário têm o seu maior movimento.

Vale notar, ainda, que o projeto de lei incentivará a utilização de gás veicular e de outros combustíveis renováveis e não-poluentes, bem como diminuirá os custos dos metrôs, trens metropolitanos e trólebus. Com isso, estaremos contribuindo para reduzir a emissão de gases poluentes nas grandes metrópoles e diminuindo as despesas de saúde relacionadas a essa forma de degradação da atmosfera.

Os signatários do presente projeto de lei solicitam aos ilustres Pares da Câmara dos Deputados e do Senado Federal o indispensável apoio, porque nosso projeto representa um forte estímulo à adoção do Bilhete Único, beneficiando uma massa expressiva de usuários de transporte das regiões metropolitanas e regiões integradas de desenvolvimento do País.

Nos anos de 1973 e 1974, foram instituídas as primeiras Regiões Metropolitanas do País a saber: I – São Paulo - SP; II – Rio de Janeiro – RJ; III – Fortaleza – CE; IV – Recife – PE; V – Salvador – BA; VI – Belo Horizonte – MG; VII – Belém – PA; VIII – Curitiba – PR; e IX – Porto Alegre – RS.

Sob a vigência da Constituição Federal, de 1988, foram criadas pelos Estados Federados mais as seguintes Regiões Metropolitanas: X –

Vitória – ES; XI – Baixada Santista – SP; XII – Natal – RN; XIII – São Luís – MA; XIV – Maceió – AL; XV – Vale do Aço – MG; XVI – Londrina – PR; XVII – Maringá – PR; XVIII – Florianópolis – SC; XIX – Norte/Nordeste Catarinense – SC; XX – Vale do Itajaí – SC; XXI – Goiânia – GO; XXII – Campinas – SP; XXIII – Tubarão – SC; XXIV – Carbonífera – SC; XXV – Foz do Rio Itajaí – SC; e XXVI – João Pessoa – PB.

Com o mesmo *status* de Regiões Metropolitanas, foram criadas as seguintes Regiões Integradas de Desenvolvimento: XXVII – Distrito Federal e Entorno – DF; XXVIII – Petrolina e Juazeiro – PE-BA; e XXIX – Grande Teresina.

De fato, a implantação do Bilhete Único nessas vinte e nove regiões metropolitanas e regiões integradas de desenvolvimento exigirá grande esforço de todos os entes federativos envolvidos. No entanto, nossos ilustres Pares podem avaliar o quanto a aprovação do presente projeto de lei poderá contribuir para que o padrão de vida de milhões de usuários de baixa renda seja elevado em todo o País.

Sala das Sessões, em                      de maio de 2007.

Deputado CARLOS ZARATTINI  
PT/SP