

PROJETO DE LEI Nº , DE 2017

(Do Sr. BETO ROSADO)

Institui sistemática de planejamento de ações voltadas para eficiência energética no Brasil, estabelece políticas de eficiência energética para o setor de transportes e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece políticas e medidas voltadas para o incremento da eficiência energética no Brasil, com ênfase para o setor de transportes nacional.

Art. 2º O Poder Executivo instituirá uma sistemática de planejamento voltada para o aumento da eficiência energética dos setores da economia nacional em que os benefícios econômicos, sociais e ambientais resultantes das medidas planejadas se mostrem mais relevantes.

§ 1º Os resultados da sistemática de planejamento definida no **caput** deverão ser consubstanciados em documento específico que deverá ser disponibilizado ao público em geral e deverá subsidiar as previsões orçamentárias anuais de investimentos e despesas federais relacionadas a ações de efficientização energética.

§ 2º Juntamente com outras informações julgadas relevantes, o documento definido no § 1º deverá estabelecer:

- I – as metas de eficiência energética a serem atingidas;
- II – as providências a serem adotadas para atingimento das metas definidas;
- III – os prazos estimados para a implementação de cada providência planejada;

IV – a projeção de custos e benefícios anuais e totais associados à implementação de cada providência planejada;

V – o órgão ou entidade responsável pela implementação, ou coordenação da implementação de cada providência planejada;

VI – uma listagem das providências a serem implementadas organizada por ordem de prioridade, sem repetição de prioridades; e

VII – o critério utilizado para priorização das providências planejadas.

§ 3º O documento definido no § 1º deverá ser revisado a cada cinco anos, no mínimo, devendo cada revisão incluir um sumário dos resultados obtidos em função das providências definidas no ciclo de planejamento anterior, além das informações definidas no § 2º.

Art. 3º No planejamento da efficientização energética do setor de transportes nacional, deverão ser consideradas, entre outras, as seguintes políticas:

I – estimular e incentivar a implantação de meios de transporte de massa energeticamente eficientes;

II – promover a racionalização do consumo de energia no setor de transportes através do desenvolvimento dos modais hidroviários, dutoviários e ferroviários;

III – ampliar a abrangência do Programa Brasileiro de Etiquetagem de Veículos – PBEV, ou programas assemelhados que venham a sucedê-lo ou complementá-lo, para todos os tipos e modelos de veículos empregados nos serviços de transporte rodoviário de passageiros e cargas, incluindo os veículos pesados;

IV – revisar periodicamente as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI incidentes sobre veículos de transporte rodoviário de cargas e de passageiros de forma a desonerar os veículos energeticamente mais eficientes e preservar a arrecadação total projetada para esse imposto sem a referida revisão de alíquotas;

V – promover ações voltadas para a orientação e para a educação dos motoristas brasileiros com vistas à condução econômica, disponibilizando informações e disseminando técnicas de condução que objetivem a redução do gasto de combustível.

Art. 4º No exercício da faculdade de realizar revisões das alíquotas do IPI, o Poder Executivo deverá observar as condições e limites estabelecidos a seguir:

I – as revisões de alíquotas de IPI incidentes sobre veículos de transporte rodoviário de cargas e de passageiros deverão privilegiar com alíquotas menores de IPI os veículos energeticamente mais eficientes;

II - as revisões de alíquotas de IPI incidentes sobre veículos de transporte rodoviário de cargas e de passageiros deverão considerar como parâmetro de eficiência energética o consumo do veículo em megajoules por quilômetro (MJ/km) definido pelo Programa Brasileiro de Etiquetagem de Veículos – PBEV;

III – as revisões de alíquotas de IPI incidentes sobre veículos de transporte rodoviário de cargas e de passageiros deverão ser realizadas de forma a preservar a arrecadação total projetada para esse imposto sem a realização da referida revisão de alíquotas.

Parágrafo único. No exercício fiscal que suceder aquele em que esta Lei for publicada, as alíquotas de IPI incidentes sobre veículos de transporte rodoviário de cargas e de passageiros, deverão observar os condicionantes estabelecidos no **caput**, e considerarem as informações relativas à eficiência energética de automóveis de passageiros e veículos de uso misto, incluindo os veículos híbridos e elétricos, disponibilizadas pelo Programa Brasileiro de Etiquetagem de Veículos – PBEV.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Balanço Energético Nacional – 2016, relatório mais recente relativo à disponibilidade e ao uso de energia no Brasil, disponibilizado pela Empresa de Pesquisa Energética – EPE, revela que, em 2015, o setor de transportes foi o setor econômico nacional que apresentou o segundo maior consumo energético, respondendo por 32,2% de toda a energia utilizada no País, quase igualando-se com o setor industrial, que consumiu de 32,5% da totalidade da energia empregada no Brasil¹.

No setor de transportes, o transporte rodoviário responde por 30% do consumo de energia no Brasil, sendo a atividade econômica que mais consome energia no País.

Por esta razão, o Plano Nacional de Eficiência Energética, aprovado pela Portaria do Ministério de Minas e Energia – MME nº 594, de 18 de outubro de 2011², dedicou um capítulo inteiro (capítulo 4) à questão da eficiência energética nos transportes.

Em síntese, em relação aos transportes, o Plano Nacional de Eficiência Energética estabeleceu diversas recomendações, dentre as quais destacamos as seguintes:

- *Estimular e incentivar a implantação de meios de transporte de massa energeticamente eficientes.*
- *Promover a racionalização do consumo de energia no setor de transportes através de políticas e incentivos ao desenvolvimento dos modais hidroviários, dutoviários e ferroviários;*

¹ Informação disponível na Internet, no endereço:
https://ben.epe.gov.br/downloads/Relatorio_Final_BEN_2016.pdf, Tabela 1.5.b, p.30, consultado em 21/03/2017.

² Disponível na Internet, no endereço:
<http://www.mme.gov.br/documents/10584/1432134/Plano+Nacional+Efici%C3%Aancia+Energ%C3%A9tica+%28PDF%29/74cc9843-cda5-4427-b623-b8d094ebf863>, consultado em 21/03/2017.

- *Ampliar a abrangência do programa brasileiro de etiquetagem de veículos (PBE-V) para um maior número de tipos e modelos, incluindo os veículos pesados;*
- *Estudar uma redistribuição tributária no sentido de desonerar o IPI e o IPVA de veículos energeticamente mais eficientes e/ou com menor emissão de poluentes;*
- *Estudar incentivos à educação dos motoristas brasileiros com vistas à condução econômica, disseminando técnicas de condução que objetivam a redução do gasto de combustível.*

A implementação dessas recomendações certamente teria resultado em aumentos significativos da eficiência energética do setor de transportes brasileiro e, conseqüentemente, no incremento da produtividade da economia e na redução da produção de gases do efeito estufa, com reflexos positivos sociais, econômicos e para o meio ambiente no País. Porém, o referido relatório, jamais foi atualizado pelo MME, e suas recomendações, aparentemente, não receberam o merecido destaque na sociedade.

Na sua bem sucedida tentativa de incrementar a eficiência energética no setor de transportes, a União Europeia adotou políticas muito semelhantes às preconizadas pelo Plano Nacional de Eficiência Energética, conforme informações constantes do estudo da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP intitulado “Eficiência energética no setor de transportes da União Europeia”, do qual destacamos o seguinte trecho³:

“A efficientização do uso da energia, especialmente no que tange ao setor de transportes, é um problema que vem sendo discutido na UE já há alguns anos e que levou à adoção de medidas em diversas esferas de ação: substituição de modais transportes, redução do consumo específico de veículos leves e pesados, encorajamento da aquisição de veículos mais limpos, incentivo a mudanças nos hábitos dos motoristas, entre outros.”

³ Documento disponível na Internet, no endereço: <http://www.anp.gov.br/wwwanp/?dw=69992>, p. 6, consultado em 21/03/2017.

Entendemos que, no Brasil, para obtermos resultados expressivos na eficiência energética do setor de transportes nacional, devemos proceder de modo semelhante ao empregado na União Europeia.

Com base nessa premissa, procedemos a uma pesquisa na legislação pátria e observamos que, no nosso ordenamento jurídico, se destacam três leis relativas ao tema eficiência energética.

A primeira é a Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, que dispõe sobre realização de investimentos em pesquisa e desenvolvimento e em eficiência energética por parte das empresas concessionárias, permissionárias e autorizadas do setor de energia elétrica, e dá outras providências. Trata-se de uma lei de eficiência energética de abrangência limitada, voltada para o setor de energia elétrica.

A segunda é a Lei nº 13.280, de 3 de maio de 2016, que se limita a alterar a Lei nº 9.991, de 2000, ou seja, também é específica para o setor de energia elétrica.

A terceira é a Lei nº 10.295, de 17 de outubro de 2001, que dispõe sobre a Política Nacional de Conservação e Uso Racional de Energia e dá outras providências. Essa lei, a nosso ver apresenta um caráter excessivamente genérico e sintético, possui apenas seis artigos. Ela foi regulamentada pelo Decreto nº 4.059, de 19 de dezembro de 2001, que, por sua vez, instituiu o Comitê Gestor de Indicadores e Níveis de Eficiência Energética – CGIEE, que teria como principal atribuição elaborar plano de trabalho e cronograma, visando implementar a aplicação da Lei nº 10.295, de 17 de outubro de 2001.

Contudo, da leitura dos relatórios de atividades do CGIEE⁴ conclui-se que o referido Comitê jamais cumpriu com sua principal atribuição, nem sequer participou diretamente da elaboração do Plano Nacional de Eficiência Energética, que foi desenvolvido sob a coordenação do Departamento de Desenvolvimento Energético – DNDE do MME.

⁴ Disponíveis na Internet, no endereço: <http://www.mme.gov.br/web/guest/conselhos-e-comites/cgiee/relatorios-de-atividades>, consultado em 21/03/2017.

Constatamos que, diferentemente do que ocorre com o setor elétrico brasileiro, há efetivamente um vácuo no estabelecimento de políticas de eficiência energética para os diversos setores da economia nacional, com exceção do setor elétrico.

Por esta razão, propomos o presente Projeto de Lei, em que buscamos:

- instituir uma sistemática de planejamento voltada para a efficientização energética dos principais setores da economia nacional;
- estabelecer um elenco não exaustivo de políticas voltadas para eficiência energética no setor de transportes nacional; e
- definir providências relativas à melhoria da eficiência energética no setor de transportes nacional que possam ser adotadas imediatamente.

Quanto à citada sistemática de planejamento, na lei projetada, buscamos estabelecer requisitos para que o planejamento requerido seja suficientemente detalhado e documentado para que possa ser acompanhado com facilidade e venha a produzir resultados efetivos.

Nesse sentido, definimos que o planejamento da efficientização energética dos principais setores da economia nacional seja consubstanciado em documento que explicita as metas a serem atingidas; providências para atingimento das metas definidas; responsabilidades pela implementação dessas providências; prazos, custos e benefício associados às providências definidas; e a definição de prioridades para a sua implementação.

No estabelecimento de políticas específicas de efficientização energética para o setor de transportes, propomos que sejam consideradas, entre outras, as políticas definidas no Plano Nacional de Eficiência Energética, aprovado pela Portaria MME nº 594, de 2011, que destacamos anteriormente

nesta justificação, com as adaptações de texto necessárias para sua adequação a um texto legal e exclusão de alusões a temas afetos à administração estadual e/ou municipal, como é o caso do IPVA.

Por fim, quanto às providências relativas à melhoria da eficiência energética no setor de transportes nacional que, a nosso ver, podem ser adotadas imediatamente, destacamos a revisão das alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI incidente sobre os automóveis de passageiros e veículos de uso misto, incluindo os veículos híbridos e elétricos, já classificados pelo Programa Brasileiro de Etiquetagem de Veículos – PBEV, de forma a privilegiar com alíquotas menores de IPI os automóveis e veículos energeticamente mais eficientes.

Ressaltamos que, considerando as imposições dos arts. 14 a 16 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, a chamada Lei de Responsabilidade Fiscal, tivemos o cuidado de estabelecer que cada revisão de alíquotas de IPI voltada a beneficiar veículos energeticamente mais eficientes seja realizada preservando-se a arrecadação total projetada para esse imposto sem a realização da referida revisão de alíquotas.

Finalmente, lembramos que, ao definir políticas e providências que privilegiam os veículos energeticamente mais eficientes, incluindo os veículos híbridos e elétricos, estamos dando início, no Brasil, a um movimento de modernização da frota de veículos, que já vem ocorrendo nos países desenvolvidos, no sentido de aumento da participação de veículos apresentem rendimento energético bastante superior aos veículos que empregam unicamente motores de ciclo diesel ou otto.

Essa é uma transformação sem retornos, rumo à modernidade, voltada para a eficiência, para o aumento da produtividade da economia e para a preservação do meio ambiente que, no futuro, permitirá a integração da frota de veículos híbridos e elétricos aos sistemas elétricos, nas chamadas redes inteligentes⁵ (*smart grids*).

⁵ Para maiores informações relativas à integração de veículos às redes inteligentes de energia elétrica veja artigo intitulado “Geração Distribuída de Energia: Desafios e Perspectivas em

Assim, tendo em vista que, no presente Projeto de Lei, abordamos matéria extremamente relevante para a economia e para o meio ambiente brasileiro, criando condições para expressiva economia de recursos energéticos, aumentos de produtividade, e redução na produção de gases de efeito estufa – GEE, contamos com o apoio dos nobres Pares para a sua rápida transformação em Lei.

Sala das Sessões, em de de 2017.

Deputado BETO ROSADO

2017-2876