

PROJETO DE LEI Nº , DE 2014

(Do Sr. ALFREDO SIRKIS)

Estabelece a incidência 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) sobre carvão mineral e revoga incentivos fiscais e financeiros concedidos ao setor de energia relacionado a combustíveis fósseis.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a legislação 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), para estabelecer sua incidência sobre carvão mineral e revoga incentivos fiscais e financeiros concedidos ao setor de energia relacionado a combustíveis fósseis.

Art. 2º Os arts. 1º, 1º-A, 1º-B, 2º, 3º, 5º, 8º e 9º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º Fica instituída a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, álcool etílico combustível e carvão mineral (Cide), a que se referem os arts. 149 e 177 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 33, de 11 de dezembro de 2001.

§ 1º.....

.....

II - financiamento de projetos ambientais relacionados com a redução ou recaptura de carbono emitido pela indústria do petróleo, do gás e do carvão; e

.....” (NR)

“Art. 1º-A. A União entregará aos Estados e ao Distrito Federal, para ser aplicado, obrigatoriamente, no financiamento de programas de infraestrutura de transportes e de projetos ambientais relacionados com a redução ou recaptura de carbono emitido pela indústria do petróleo, do gás e do carvão, o percentual a que se refere o art. 159, III, da Constituição Federal, calculado sobre a arrecadação da contribuição prevista no art. 1º desta Lei, inclusive os respectivos adicionais, juros e multas moratórias cobrados, administrativa ou judicialmente, deduzidos os valores previstos no art. 8º desta Lei e a parcela desvinculada nos termos do art. 76 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias.

.....

§ 2º.....

I – 30% (trinta por cento) proporcionalmente à extensão da malha viária federal e estadual pavimentada existente em cada Estado e no Distrito Federal, conforme estatísticas elaboradas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT;

II – 40% (quarenta por cento) proporcionalmente ao consumo, em cada Estado e no Distrito Federal, dos combustíveis a que a Cide se aplica, conforme estatísticas elaboradas pela Agência Nacional do Petróleo – ANP e Departamento Nacional de Produção Mineral - DNPM ;

.....

*§ 7º Os Estados e o Distrito Federal deverão encaminhar ao Ministério dos Transportes e ao Ministério do Meio Ambiente, até o último dia útil de outubro, proposta de programa de trabalho para utilização dos recursos mencionados no **caput** deste artigo, a serem recebidos no exercício subsequente, contendo a descrição dos projetos ambientais e de infraestrutura de transportes, os respectivos custos unitários e totais e os cronogramas financeiros correlatos.*

.....

§ 15. Na definição dos programas de trabalho a serem realizados com os recursos recebidos nos termos deste artigo, a União, por intermédio dos Ministérios do Meio Ambiente, dos Transportes, das Cidades, e do Planejamento, Orçamento e Gestão, os Estados e o Distrito Federal atuarão de forma conjunta, visando a garantir a eficiente integração dos respectivos sistemas de transportes e das medidas ambientais, a compatibilização das ações dos respectivos planos plurianuais e o alcance dos objetivos previstos no art. 6º da Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002.” (NR)

“Art. 1º-B. Do montante dos recursos que cabe a cada Estado, com base no **caput** do art. 1º-A desta Lei, 25% (vinte e cinco por cento) serão destinados aos seus Municípios para serem aplicados no financiamento de programas ambientais e de infraestrutura de transportes.

.....” (NR)

“Art. 2º São contribuintes da Cide o produtor, o formulador e o importador, pessoa física ou jurídica, dos combustíveis relacionados no art. 3º.

.....” (NR)

“Art. 3º

.....

VII - gás natural;

VIII - carvão mineral.

.....” (NR)

“Art. 5º

.....

III - querosene de aviação, R\$ 150,00 por m³;

IV - outros querosenes, R\$ 150,00 por m³;

V - óleos combustíveis com alto teor de enxofre, R\$ 285,00 por t;

VI - óleos combustíveis com baixo teor de enxofre, R\$ 190,00 por t;

.....

VIII - álcool etílico combustível, R\$ 70,00 por m³;

IX - gás natural, R\$ 126,00 por mil m³;

X - carvão mineral, R\$ 180,00 por t.

.....” (NR)

“Art. 8º

.....

IX - R\$ 23,00 e R\$ 106,00 por mil m³, no caso de gás natural;

X - R\$ 2,20 e R\$ 10,20 por t, no caso de carvão mineral.

.....” (NR)

“Art. 9º.....

.....

§ 4º É vedado ao Poder Executivo fixar alíquota específica da Cide inferior a:

I - R\$ 68,00 por m³, para a gasolina;

II - R\$ 80,00 por m³, para o diesel;

III - R\$ 75,00 por m³, para o querosene de aviação;

IV - R\$ 75,00 por m³, para os outros querosenes;

V - R\$ 143,00 por t, para os óleos combustíveis com alto teor de enxofre;

VI - R\$ 95,00 por t, para os óleos combustíveis com baixo teor de enxofre;

VII - R\$ 49,00 por t, para o gás liquefeito de petróleo, inclusive o derivado de gás natural, nafta e xisto;

VIII - R\$ 35,00 por m³, para o álcool etílico combustível;

IX - R\$ 63,00 por mil m³, para o gás natural;

X - R\$ 90,00 por t, para o carvão mineral.” (NR)

Art. 3º O inciso VI do art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 13.

.....

VI - promover a competitividade da energia produzida a partir de fontes eólica, termossolar, fotovoltaica, pequenas centrais hidrelétricas, biomassa e outras fontes renováveis;

.....

§ 10. A nenhuma das fontes eólica, termossolar, fotovoltaica, pequenas centrais hidrelétricas e biomassa poderão ser destinados anualmente recursos cujo valor total ultrapasse 30% (trinta por cento) do recolhimento anual da CDE, condicionando-se o enquadramento de projetos e contratos à prévia verificação, na Eletrobras, de disponibilidade de recursos, vedadas destinações que incentivem o emprego de fontes não renováveis.

.....” (NR)

Art. 4º O art. 2º da Lei nº 11.488, de 15 de junho de 2007, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

“Art. 2º

.....

§ 4º Em relação ao setor de energia, o REIDI aplica-se somente às obras de infraestrutura voltadas à geração, transmissão e distribuição de energia provinda de fontes renováveis.” (NR)

Art. 5º Caso as alíquotas específicas da Cide-Combustíveis para o diesel e para o álcool etílico combustível estejam fixadas em valores inferiores aos previstos nos incisos II e VIII do § 4º do art. 9º da Lei nº 10.336, de 2001, o Poder Executivo poderá elevá-las de forma gradual, pelo prazo de até 3 (três) anos contados da data da publicação desta Lei.

Art. 6º A restrição estabelecida no art. 4º e as revogações previstas no art. 8º não prejudicam o aproveitamento de incentivos fiscais concedidos por prazo certo e em função de determinadas condições, nos termos do art. 178 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, que serão

usufruídos conforme o contrato, vedada a ampliação do seu escopo ou sua prorrogação.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, produzindo efeitos, em relação ao disposto no art. 2º, a partir de 1º de janeiro do ano subsequente ao de sua publicação.

Art. 8º Ficam revogados:

I - o inciso I do art. 6º da Lei nº 9.826, de 23 de agosto de 1999;

II - o inciso V do **caput** e § 4º do art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002;

III - o inciso VII do parágrafo único do art. 61 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003;

IV - os arts. 1º a 5º da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem como objetivo estabelecer um novo enfoque para a política tributária: a oneração fiscal da emissão de carbono.

Para tanto, estamos propondo a alteração da CIDE-Combustíveis de forma a reaproximá-la dos propósitos ambientais com que foi criada. Nesse sentido, o carvão mineral e o gás natural serão incluídos na base de incidência, suprimindo uma inexplicável lacuna na legislação da contribuição.

Além disso, será estabelecida uma cobrança mínima do tributo, determinada de acordo com a emissão de carbono de cada uma das espécies de combustíveis: quanto maior a emissão de carbono, maior a tributação. O Poder Executivo continuará autorizado a reduzir e restabelecer a CIDE, mas terá que respeitar esse valor mínimo, equivalente à taxa de US\$ 50,00 por tonelada de carbono lançado na atmosfera, calculada com base nos fatores de emissão de carbono (tC/TJ) utilizados no 1º Inventário Brasileiro

de Emissões Antrópicas e nos coeficientes técnicos (TJ/unidade de volume ou peso) do Balanço Energético Nacional de 2013. Deve ser observado, ainda, que a tributação será elevada em 50% sobre o óleo combustível com alto teor de enxofre, uma vez que a emissão desse gás provoca uma série de problemas ao meio ambiente, tais como as chuvas ácidas.

Além da alteração da CIDE-Combustíveis, estamos revogando os principais programas de incentivos fiscais ao setor de energia quando o projeto beneficiado não esteja relacionado à utilização de fontes renováveis. De fato, o Estado não deve alavancar investimentos que impliquem massivas emissões de carbono na atmosfera.

Da mesma forma, estamos vedando a utilização de recursos da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) para promover a competitividade da energia produzida a partir da fonte carvão mineral nacional e outros combustíveis não renováveis. Não faz sentido mantermos elevados subsídios a combustíveis fósseis, que são caros e poluidores, para a produção de energia elétrica, pois dispomos de grandes potenciais de energia renovável ainda pouco aproveitados no País, como as fontes solar, eólica e a biomassa.

Trata-se, portanto, de iniciativa que busca tornar a emissão de carbono mais onerosa e, assim, iniciar o inexorável processo de adaptação da legislação fiscal aos novos tempos, em que teremos que enfrentar o problema ambiental. Contamos, assim, com o apoio das Sras. e Srs. Parlamentares para a discussão, aprimoramento e aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em de de 2014.

Deputado Alfredo Sirkis