



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.272, DE 2019

(Do Sr. Carlos Henrique Gaguim)

Concede incentivos fiscais no âmbito do IPI, IOF e IRPJ a veículos equipados com motor exclusivamente elétrico, classificados nos códigos 8702.40.10 e 8702.40.90 Ex 02 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados; altera a Lei nº 10.485, de 3 de julho de 2002, para reduzir a zero a alíquota das contribuições PIS/PASEP e COFINS, incidentes sobre a venda de veículos elétricos e de seus componentes; e altera a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, para conceder desconto nas tarifas de energia elétrica aplicáveis ao consumo verificado na atividade de recarga de veículos elétricos destinados ao transporte público de passageiros.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-4086/2012.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI os veículos equipados unicamente com motor elétrico para propulsão, classificados nos códigos 8702.40.10 e 8702.40.90 Ex 02 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados.

§ 1º Fica suspensa a exigência do IPI incidente sobre a saída do estabelecimento industrial dos componentes, chassis, carrocerias, baterias e demais acessórios, partes e peças a serem empregados ou incorporados nos veículos de que trata o caput.

§ 2º A suspensão de que trata o § 1º, após o emprego ou incorporação dos acessórios, partes e peças na fabricação dos veículos de que trata o caput, converte-se em isenção.

§ 3º Na hipótese de não se efetuar o emprego ou a incorporação de que trata o § 2º, a pessoa jurídica fica obrigada a recolher os tributos não pagos em função da suspensão de que trata o § 1º, acrescidos de juros e multa, de mora ou de ofício, na forma da Lei, contados a partir da data de aquisição.

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 10.485, de 3 de julho de 2002, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

“Art. 1º

.....

§ 4º A alíquota das contribuições de que trata este artigo fica reduzida a zero no caso da venda de veículos fabricados no país, equipados unicamente com motor elétrico para propulsão, classificados nos códigos 8702.40.10 e 8702.40.90 Ex 02 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados.

§ 5º Fica suspensa a exigência das contribuições de que trata este artigo nas vendas no mercado interno dos componentes, chassis, carrocerias, baterias e demais acessórios, partes e peças a serem empregados ou incorporados nos veículos de que trata o § 4º.

§ 6º A suspensão de que trata o § 5º, após o emprego ou incorporação dos acessórios, partes e peças na fabricação dos veículos de que trata o § 4º, converte-se em alíquota 0 (zero).

§ 7º Na hipótese de não se efetuar o emprego ou a incorporação de que trata o § 6º, a pessoa jurídica fica obrigada a recolher os tributos não pagos em função da suspensão de que trata o § 5º, acrescidos de juros e multa, de mora ou de ofício, na forma da Lei, contados a partir da data da aquisição. (NR)”

Art. 3º Ficam isentos do imposto sobre operações de crédito, câmbio e seguro, e sobre operações relativas a títulos e valores mobiliários (IOF) as operações de financiamento para a aquisição de veículos equipados unicamente com motor elétrico para propulsão, classificados nos códigos 8702.40.10 e 8702.40.90 Ex 02 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados, fabricados no território nacional.

Art. 4º Para efeito de apuração do imposto sobre a renda, as pessoas jurídicas tributadas com base no lucro real terão direito à depreciação

acelerada, calculada pela aplicação da taxa de depreciação usualmente admitida multiplicada por 3 (três), sem prejuízo da depreciação contábil de veículos equipados unicamente com motor elétrico para propulsão, destinados ao ativo imobilizado da pessoa jurídica adquirente, classificados nos códigos 8702.40.10 e 8702.40.90 Ex 02 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados.

§ 1º O disposto no caput somente se aplica aos bens novos, que tenham sido adquiridos ou objeto de contrato de encomenda entre o primeiro dia subsequente à promulgação desta Lei e 31 de dezembro do ano seguinte ao da promulgação desta Lei.

§ 2º A depreciação acelerada de que trata o caput:

I - constituirá exclusão do lucro líquido para fins de determinação do lucro real e será controlada no livro fiscal de apuração do lucro real;

II - deverá ser calculada antes da aplicação dos coeficientes de depreciação acelerada a que faz referência o art. 69 da Lei nº 3.470, de 28 de novembro de 1958; e

III - deverá ser apurada a partir de 1º de janeiro do ano seguinte ao ano de aquisição ou de encomenda do veículo.

§ 3º O total da depreciação acumulada, incluindo a contábil e a acelerada incentivada, não poderá ultrapassar o custo de aquisição do bem.

§ 4º A partir do período de apuração em que for atingido o limite de que trata o § 3º, o valor da depreciação, registrado na contabilidade, deverá ser adicionado ao lucro líquido para efeito de determinação do lucro real.

Art. 5º A Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 13.

.....

XV - prover recursos para compensar descontos nas tarifas de energia elétrica aplicáveis ao consumo verificado na atividade de recarga de veículos elétricos destinados ao transporte público de passageiros.

..... (NR)”

“Art. 25-A. Serão concedidos descontos de trinta por cento nas tarifas de energia elétrica relativas ao consumo verificado na atividade de recarga de veículos elétricos destinados ao transporte público de passageiros que se verifique em um período diário contínuo de 8h30m (oito horas e trinta minutos) de duração, facultado ao concessionário ou permissionário de serviço público de distribuição de energia elétrica o estabelecimento de escalas de horário para início, mediante acordo com os consumidores, garantido o horário compreendido entre 21h30m (vinte e uma horas e trinta minutos) e 6h (seis horas) do dia seguinte.

§ 1º Os descontos previstos no caput incidirão também sobre as bandeiras tarifárias homologadas pela Aneel.

§ 2º Os descontos de que tratam este artigo serão aplicados pelo prazo de dez anos após a entrada em vigor desta lei” (NR).

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir do primeiro dia do exercício subsequente ao de sua publicação.

Parágrafo único. As desonerações tributárias previstas nos arts. 1º a 3º vigorarão pelo prazo de 5 (cinco) anos, contados a partir da publicação desta Lei.

JUSTIFICAÇÃO

Conforme noticiado recentemente pela Agência Brasil, um relatório elaborado por mais de 40 organizações internacionais que atuam em prol de transportes sustentáveis e de baixo carbono, apresentado na 24ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP 24), indica que o setor de transporte contribui com um quarto das emissões globais de Gases de Efeito Estufa (GEEs) e é a área em que as emissões de carbono mais crescem desde 2000. Mais especificamente, as emissões provocadas pelos meios de transporte cresceram de 5,8 giga toneladas de CO₂ em 2000 para 7,5 giga toneladas em 2016, representando um acréscimo de 29% em volume.

No Brasil, a situação não é muito diferente, haja vista que o transporte é o segmento do setor de energia que mais emite GEEs, sendo responsável por 44% de todas as emissões do setor, segundo dados do Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA)¹. Dados do Ministério de Ciência e Tecnologia (MCTIC), registrados em relatório de auditoria do Tribunal de Contas da União (TCU)², confirmam a elevada proporção das emissões do segmento de transportes. Os dados relatam que o setor energético emitiu, em 2015, 449 milhões de toneladas de gás carbônico equivalente, sendo a geração de energia elétrica responsável por 68 (15%) e o setor de transportes por 211 (47%). A participação de emissões do segmento elétrico, portanto, foi de menos de um terço da emissão do segmento de transportes.

Esse dado reflete um contexto brasileiro marcado pela participação majoritária de fontes renováveis na matriz energética e pelo fato de ser o segmento de transportes altamente dependente da queima de combustíveis fósseis. A eletrificação da frota de ônibus tem, portanto, o potencial de modificar esse contexto, reduzindo de forma significativa a taxa de emissões de GEEs do País e contribuindo globalmente para o combate às mudanças climáticas. A redução tende a ser reforçada ainda pelo crescimento expressivo da participação de fontes renováveis, como a geração eólica, na matriz energética brasileira. Segundo dados consolidados do boletim InfoMercado mensal da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), a representatividade das fontes movidas pela força dos ventos em relação a toda energia gerada pelas usinas do Sistema chegou a 8,1% em maio de 2019. A

¹ INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE. Emissões dos Setores de Energia, Processos Industriais e Uso de Produtos: documento de Análise 2018. São Paulo, 2018. Disponível em: <<http://www.energiaeambiente.org.br/emissoes-dos-setores-de-energia-e-processos-industrias---documento-de-analise-2018>>.

² Auditoria Operacional para avaliar a eficiência e efetividade das políticas públicas de inserção de fontes renováveis na matriz elétrica brasileira. TC nº 008.692/2018-1.

matriz renovável é completada com 76,3% de fonte hidráulica, incluindo as PCHs, e 0,8% entregues pelas usinas solares.

Além dos benefícios climáticos, a redução da queima de combustíveis fósseis pelo segmento de transportes contribui diretamente para a redução da poluição atmosférica, haja vista que os poluentes ozônio (O₃), Monóxido de Carbono (CO) e óxidos de Nitrogênio (NOX) têm entre as suas principais fontes os automóveis. Entre os efeitos respiratórios adversos associados aos poluentes do ar originados da queima de combustíveis fósseis estão³:

- a) aumento da mortalidade;
- b) aumento da incidência do câncer de pulmão;
- c) aumento da frequência dos sintomas e das crises de asma;
- d) aumento da incidência de infecções respiratórias baixas.

Devem ser também mencionados os benefícios econômicos da eletrificação de frotas. Os ônibus elétricos propiciam a redução dos custos com aquisição de combustível e com manutenção, o que reduz o prazo de retorno do investimento realizado na aquisição dos veículos. Em projeto piloto realizado na cidade de São Paulo⁴, foi verificado que um ônibus a diesel de 12 metros de comprimento consumia 0,55 litros de diesel para viajar um 1 quilômetro (km), enquanto o ônibus elétrico testado consumia em média 1,06 quilowatts-hora (kWh) para percorrer a mesma distância.

Segundo a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), o preço médio do diesel S10 na cidade de São Paulo na semana entre 04/08/2019 a 10/08/2019 foi de R\$ 3,540 por litro (l). Assim, o custo do combustível do veículo a diesel corresponderia a R\$ 1,95 por km.

Por sua vez, de acordo com a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), a tarifa para o subgrupo B3 na mesma localidade corresponde a cerca de R\$ 0,66 por kWh, com tributos. Portanto, o custo da eletricidade requerida pelo ônibus elétrico seria de apenas R\$ 0,70 por km rodado. Dessa maneira, observa-se que o custo com a aquisição de combustível seria quase três vezes menor no caso do ônibus elétrico, em relação ao movido a óleo diesel.

A adoção de ônibus elétrico pelos sistemas de transporte público municipais, apesar de ainda incipiente, é bastante promissor e mostra tendência de crescimento. Conforme estudos reunidos em documento elaborado pela organização Bloomberg New Energy Finance⁵, a China é responsável por 99% dos ônibus elétricos produzidos nos últimos anos no mundo; e o preço de produção de um ônibus movido unicamente a base de energia elétrica tende a se reduzir, devendo se igualar a seu similar movido a diesel em poucos anos, especialmente a partir da redução do custo de sua bateria.

³ CANÇADO *et al.* **Repercussões Clínicas da Exposição à Poluição Atmosférica**. Jornal Brasileiro de Pneumologia. 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/%0D/jbpneu/v32s1/a02v32s1.pdf>

⁴ Guy Edwards, Lisa Viscidi, Carlos Mojica. "Charging Ahead: The Growth of Electric Car and Bus Markets in Latin American Cities". Setembro de 2018.

⁵ Disponível em: https://c40-production-images.s3.amazonaws.com/other_uploads/images/1726_BNEF_C40_Electric_buses_in_cities_FINAL_APPROVED_%282%29.original.pdf?1523363881.

Esse tema tem recebido crescente interesse de pesquisa, a exemplo da dissertação de mestrado de Oswaldo Luis Caetano Senger⁶ e de estudos do BNDES⁷ e do International Council on Clean Transportation (ICCT)⁸, sob pedido do German Agency for International Cooperation (GIZ) e do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio – MDIC, do Brasil, os quais apresentam um rico e complementar diagnóstico das barreiras atualmente existentes para o avanço do transporte público elétrico no Brasil, além de sugestões de encaminhamento de políticas públicas.

Como ressaltado no estudo do BNDES, já há, atualmente, empresas instaladas no Brasil com o propósito de produzir ônibus híbridos e elétricos, como a Eletra, Volvo e BYD. Entretanto, mesmo já havendo financiamento preferencial no BNDES visando favorecer sua comercialização em relação a veículos a diesel, as vendas não avançaram. Uma das razões apontadas para esse lento desenvolvimento é a incerteza na gestão da política de transporte urbano – essencialmente de responsabilidade municipal –, na qual a compra de veículos é feita pelos operadores concessionários e permissionários, que obtêm lucro ao modernizarem sua frota de veículos, revendendo os veículos antigos a operadores de outros municípios. A troca para ônibus elétricos, no entanto, ainda gera incerteza no valor de revenda, na vida útil e na necessidade de infraestrutura de abastecimento (rede aérea se for trólebus ou estrutura para recarga se for com bateria), na medida em que esses veículos ainda são bem mais caros. Do lado das autoridades públicas municipais, pesa a dúvida de que a adoção de ônibus elétricos possa acarretar o aumento das tarifas ou maior subsídio. Custos relacionados ao suprimento energético também estão entre as preocupações do setor.

O contexto relatado torna clara a necessidade de intervenção do Estado para endereçar esses entraves que ainda impedem a adoção da meritória política de disseminação do transporte público elétrico. A fim de contribuir na construção de soluções, o presente projeto de lei traz a proposta de constituir um regime especial de tributação federal destinado a subsidiar a produção de veículos elétricos para o transporte público – trólebus e ônibus, classificados nos códigos 8702.40.10 e 8702.40.90 Ex 02 da legislação do IPI (Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados).

Já há alguns anos, a legislação do IPI estabelece alíquota zero para esses veículos, contudo é imprescindível que a desoneração esteja fixada em lei e não somente em decreto infra legal, além de tornar explícita e dar mais segurança quanto a desoneração dos componentes, chassis, carrocerias, baterias e demais acessórios, partes e peças a serem empregados ou incorporados nos veículos.

⁶ *Ônibus elétricos utilizados no transporte público como paradigma de política pública no combate à poluição atmosférica em Santos*, Dissertação apresentada no Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Direito da Saúde da Universidade Santa Cecília, como exigência parcial à obtenção do título de Mestre em Direito da Saúde, 2018, disponível em:

https://unisanta.br/arquivos/mestrado/direito/dissertacoes/Dissertacao_OSWALDOLUISCAETANOSENGER322.pdf.

⁷ *Veículos híbridos e elétricos: sugestões de políticas públicas para o segmento*, Luiz Felipe Hupsel Vaz, Daniel Chiari Barros, Bernardo Hauch Ribeiro de Castro, BNDES Setorial, 2015, disponível em:

<https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/4284>.

⁸ *International Evaluation of Public Policies for Electromobility in Urban Fleets*, Peter Slowik, Carmen Araujo, Tim Dallmann, Cristiano Façanha, 2019, disponível em: <https://theicct.org/publications/international-evaluation-public-policies-electromobility-urban-fleets>.

Também está prevista nesse projeto a desoneração da incidência das contribuições PIS/Cofins sobre as vendas dos veículos elétricos – e de seus acessórios, partes e peças –, bem como sobre a incidência do IOF sobre operações de financiamento para a compra desses veículos. Propõe-se ainda a permissão de contabilização de depreciação dos veículos elétricos, na apuração do imposto de renda, em taxas mais aceleradas do que as previstas na legislação, a fim de favorecer novos investimentos – em ônibus elétricos, em vez de veículos movidos à diesel – das empresas operadoras do transporte público municipal. Essa medida é similar à adotada na Lei 12.788, de 2013, que beneficiou caminhões, vagões, locomotivas, locotratores e tênderes.

É importante ressaltar que a produção de veículos elétricos destinados ao transporte público é ainda inexpressiva no Brasil, não havendo dessa forma arrecadação tributária a ser renunciada, de modo que não há óbice para a aprovação dessa proposição, sob a ótica de adequação orçamentária e financeira, nos termos dos requisitos impostos pela legislação.

Por fim, o projeto de lei propõe a concessão de desconto de trinta por cento nas tarifas de eletricidade aplicadas ao carregamento das baterias desses veículos. Considerando que a autonomia dos ônibus elétricos (250 km no projeto piloto de São Paulo) é maior que a distância média diária percorrida pelos ônibus urbanos no Brasil, optamos por aplicar o desconto mencionado apenas no período noturno, como é feito para o caso dos descontos concedidos às atividades de irrigação e aquicultura. Dessa maneira, ao incentivarmos a recarga das baterias à noite nas garagens das empresas de ônibus, poderemos melhor aproveitar a ociosidade do sistema elétrico nesse horário, evitando que a nova tecnologia cause sobrecarga nos momentos de maior consumo de energia elétrica no País. Tendo em conta a tendência observada de queda preço de aquisição dos ônibus elétricos, especialmente no que se refere ao custo das baterias, sugerimos que esses descontos tarifários vigorem por um prazo limitado em dez anos.

Diante de todo o exposto e da relevância da matéria para a sociedade brasileira, convidamos os nobres pares ao debate dessa premente matéria, a fim de que possamos aperfeiçoar e aprovar as medidas aqui propostas.

Sala das Sessões, em 30 de setembro de 2019.

Deputado CARLOS HENRIQUE GAGUIM

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

DECRETO Nº 8.950, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2016

Aprova a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, *caput*, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto nos incisos I e II do art. 4º do Decreto-Lei nº 1.199, de 27 de dezembro de 1971, no Decreto nº 2.376, de 12 de

novembro de 1997, no inciso XIX do art. 2º do Decreto nº 4.732, de 10 de junho de 2003,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovada a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI, anexa a este Decreto.

Art. 2º A TIPI tem por base a Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM.

Art. 3º A NCM constitui a Nomenclatura Brasileira de Mercadorias baseada no Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias - NBM/SH para todos os efeitos previstos no art. 2º do Decreto-Lei nº 1.154, de 1º de março de 1971.

Art. 4º Fica a Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB autorizada a adequar a TIPI, sempre que não implicar alteração de alíquota, em decorrência de alterações promovidas na NCM pela Resolução nº 125, de 15 de dezembro de 2016, da Câmara de Comércio Exterior - Camex.

Parágrafo único. Aplica-se ao ato de adequação editado pela RFB o disposto no inciso I do art. 106 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 - Código Tributário Nacional.

Art. 5º O Anexo ao Decreto nº 4.070, de 28 de dezembro de 2001, é aplicável exclusivamente para fins do disposto no art. 7º da Lei nº 10.451, de 10 de maio de 2002.

Art. 6º Ficam revogados, a partir de 1º de janeiro de 2017:

I - o Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011;

II - o Decreto nº 7.705, de 25 de março de 2012;

III - o Decreto nº 7.741, de 30 de maio de 2012;

IV - o Decreto nº 7.770, de 28 de junho de 2012;

V - o Decreto nº 7.792, de 17 de agosto de 2012;

VI - o Decreto nº 7.796, de 30 de agosto de 2012;

VII - os art. 25, art. 26 e art. 27 do Decreto nº 7.819, de 3 de outubro de 2012;

VIII - o Decreto nº 7.834, de 31 de outubro de 2012;

IX - o Decreto nº 7.879, de 27 de dezembro de 2012;

X - o Decreto nº 7.947, de 8 de março de 2013;

XI - o Decreto nº 7.971, de 28 de março de 2013;

XII - o Decreto nº 8.017, de 17 de maio de 2013;

XIII - o Decreto nº 8.035, de 28 de junho de 2013;

XIV - o Decreto nº 8.070, de 14 de agosto de 2013;

XV - o Decreto nº 8.116, de 30 de setembro de 2013;

XVI - o Decreto nº 8.168, de 23 de dezembro de 2013;

XVII - o Decreto nº 8.169, de 23 de dezembro de 2013;

XVIII - o Decreto nº 8.279, de 30 de junho de 2014;

XIX - o Decreto nº 8.280, de 30 de junho de 2014;

XX - o Decreto nº 8.512, de 31 de agosto de 2015; e

XXI - os art. 2º, art. 3º e art. 4º do Decreto nº 8.656, de 29 de janeiro de 2016.

Art. 7º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro de 2017.

Brasília, 29 de dezembro de 2016; 195º da Independência e 128º da República.

MICHEL TEMER

Henrique Meirelles

.....

TABELA DE INCIDÊNCIA DO IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS

(TIPI) 2017
(Baseada no Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias,
atualizado com sua VI Emenda)

Capítulo 87

**Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos
terrestres, suas partes e acessórios**

Notas.

- 1.- O presente Capítulo não compreende os veículos concebidos para circular unicamente sobre vias férreas.
- 2.- Consideram-se “tratores”, na acepção do presente Capítulo, os veículos motores essencialmente concebidos para puxar ou empurrar instrumentos, veículos ou cargas, mesmo que apresentem certos dispositivos acessórios que permitam o transporte de ferramentas, sementes, adubos (fertilizantes), etc., relacionados com o seu uso principal.

Os instrumentos e órgãos de trabalho concebidos para equipar os tratores da posição 87.01, enquanto material intercambiável, seguem o seu próprio regime, mesmo apresentados com o trator, quer estejam ou não montados neste.
- 3.- Os chassis de veículos automóveis, quando providos de cabina, classificam-se nas posições 87.02 a 87.04 e não na posição 87.06.
- 4.- A posição 87.12 compreende todas as bicicletas para crianças. Os outros ciclos para crianças classificam-se na posição 95.03.

Notas Complementares (NC) da TIPI

NC (87-1) O enquadramento de veículos no Ex 01 e no Ex 02 dos códigos 8702.10.00, 8702.20.00, 8702.30.00, 8702.40.90 e 8702.90.00, está condicionado à manifestação da Secretaria da Receita Federal do Brasil, certificando que o veículo cumpre as exigências ali estabelecidas.

NC (87-2) Ficam reduzidas a zero as alíquotas relativas às ambulâncias, carros celulares e carros funerários, classificados na posição 87.03.

NC (87-3) Ficam fixadas nos percentuais indicados as alíquotas relativas aos veículos classificados nos códigos 8703.22.90 e no Ex 02 dos códigos 8703.40.00 e 8703.60.00, com volume de habitáculo, destinado a passageiros e motoristas, superior a 6 m³. O enquadramento de veículos nesta Nota Complementar está condicionado à manifestação da Secretaria da Receita Federal do Brasil certificando que o veículo cumpre as exigências nela estabelecidas.

ALÍQUOTA (%)	
De 1º/1/2017 até 31/12/2017	A partir de 1º/01/2018
38	8

NC (87-4) Ficam fixadas nos percentuais indicados as alíquotas referentes aos automóveis de passageiros e veículos de uso misto, com motor a álcool ou com motor que utilize alternativa ou simultaneamente gasolina e álcool (**flexibe fuel engine**), classificados nos códigos a seguir especificados:

CÓDIGO DA TIPI	ALÍQUOTA %	
	De 1º/1/2017 até 31/12/2017	A partir de 1º/01/2018
8703.22	41	11
8703.23.10	48	18
8703.23.10 Ex 01	41	11
8703.23.90	48	18
8703.23.90 Ex 01	41	11
8703.24	48	18
8703.40.00	48	18
8703.40.00 Ex 02	41	11
8703.60.00	48	18
8703.60.00 Ex 02	41	11

NC (87-5) Ficam reduzidas aos percentuais indicados as alíquotas relativas aos veículos de fabricação nacional, de transmissão manual ou automática, com caixa de transferência, chassi independente da carroçaria, altura livre do solo mínima sob os eixos dianteiro e traseiro de 200 mm, altura livre do solo mínima entre eixos de 300 mm, ângulo de ataque mínimo de 35°, ângulo de saída mínimo de 24°, ângulo de rampa mínimo de 28°, de capacidade de emergibilidade a partir de 500 mm, peso bruto total combinado a partir de 3.000 kg, peso em ordem de marcha máximo de até 3.000 kg, concebidos para aplicação fora de estrada, classificados nos códigos 8703.32.10, 8703.33.10, 8703.50.00 e 8703.70.00.

ALÍQUOTA%	
Até 31/12/2017	A partir de 1º/1/2018
45	15

NC (87-6) Ficam fixadas nos percentuais indicados as alíquotas relativas aos produtos classificados nos códigos a seguir especificados, exceto quanto aos produtos classificados em destaques "Ex" eventualmente existentes nos referidos códigos:

CÓDIGO DA TIPI	De 1º/1/2017 até 31/12/2017
8701.20.00	30
8702.10.00	55
8702.10.00 Ex 01	40
8702.20.00	55
8702.20.00 Ex 01	40
8702.30.00	55
8702.30.00 Ex 01	40
8702.40.90	55
8702.40.90 Ex 01	40
8702.90.00	55
8702.90.00 Ex 01	40
8703.21.00	37
8703.22	43
8703.23.10	55
8703.23.10 Ex 01	43
8703.23.90	55
8703.23.90 Ex 01	43
8703.24	55
8703.31	55
8703.32	55
8703.33	55
8703.40.00	55
8703.40.00 Ex 01	37
8703.40.00 Ex 02	43
8703.50.00	55
8703.60.00	55
8703.60.00 Ex 01	37
8703.60.00 Ex 02	43
8703.70.00	55
8704.21.10	30
8704.21.10 Ex 01	38
8704.21.20	30
8704.21.20 Ex 01	34
8704.21.30	30
8704.21.30 Ex 01	34
8704.21.90	30
8704.21.90 Ex 01	38
8704.21.90 Ex 02	40
8704.22	30
8704.23	30
8704.31.10	40
8704.31.10 Ex 01	30
8704.31.20	34

8704.31.20 Ex 01	30
8704.31.30	34
8704.31.30 Ex 01	30
8704.31.90	38
8704.31.90 Ex 01	30
8704.32	30
8704.90.00	30
8706.00.10 (exceto dos veículos do código 8702.40.10)	55
8706.00.10 Ex 01	30
8706.00.90	40
8706.00.90 Ex 01	30

NC (87-7) Entre 1º de janeiro de 2017 e 31 de dezembro de 2020, ficam reduzidas em dois pontos percentuais as alíquotas do imposto referentes aos veículos classificados nos códigos a seguir relacionados, comercializados pelas empresas que:

- 1 - atinjam, até 1º de outubro de 2016, o nível de eficiência energética de que trata o item 3 do Anexo II ao Decreto nº 7.819, de 3 de outubro de 2012; e
- 2 - mantenham, no mínimo, o nível de que trata o item 1 até 31 de dezembro de 2020.

CÓDIGO DA TIPI	CÓDIGO DA TIPI	CÓDIGO DA TIPI
8702.10.00	8703.23.90	8704.21.10 Ex 01
8702.10.00 Ex 01	8703.23.90 Ex 01	8704.21.20
8702.20.00	8703.24.10	8704.21.20 Ex 01
8702.20.00 Ex 01	8703.24.90	8704.21.30
8702.30.00	8703.31	8704.21.30 Ex 01
8702.30.00 Ex 01	8703.32	8704.21.90
8702.40.90	8703.33	8704.21.90 Ex 01
8702.40.90 Ex 01	8703.40.00	8704.21.90 Ex 02
8702.90.00	8703.40.00 Ex 01	8704.31.10 (Exceto Ex 01)
8702.90.00 Ex 01	8703.40.00 Ex 02	8704.31.20 (Exceto Ex 01)
8703.21.00	8703.50.00	8704.31.30 (Exceto Ex 01)
8703.22.10	8703.60.00	8704.31.90 (Exceto Ex 01)
8703.22.90	8703.60.00 Ex 01	8706.00.10 (exceto dos veículos do código 8702.40.10 e Ex 01)
8703.23.10	8703.60.00 Ex 02	8706.00.90 (Exceto Ex 01)
8703.23.10 Ex 01	8703.70.00	

A redução dos veículos enquadrados nas notas Complementares NC (87-2) e NC (87-4) será calculada em relação às alíquotas nelas previstas.

NC (87-8) Entre 1º de janeiro de 2017 e 31 de dezembro de 2020, ficam reduzidas em um ponto percentual as alíquotas do imposto referentes aos automóveis de que trata a NC (87-7), comercializados pelas empresas que:

- 1 - atinjam, até 1º de outubro de 2016, o nível de eficiência energética de que trata o item 4 do Anexo II ao Decreto nº 7.819, de 3 de outubro de 2012; e
- 2 - mantenham, no mínimo, o nível de que trata o item 1 até 31 de dezembro de 2020.

A redução dos veículos enquadrados nas notas Complementares NC (87-2) e NC (87-4) será calculada em relação às alíquotas nelas previstas.

NC (87-9) Entre 1º de janeiro de 2018 e 31 de dezembro de 2020, ficam reduzidas em dois pontos percentuais as alíquotas do imposto referentes aos veículos de que trata a NC (87-7), comercializados pelas empresas que:

- 1 - atinjam, até 1º de outubro de 2017, o nível de eficiência energética de que trata o item 3 do Anexo II ao Decreto nº 7.819, de 3 de outubro de 2012; e
- 2 - mantenham, no mínimo, o nível de que trata o item 1 até 31 de dezembro de 2020.

A redução dos veículos enquadrados nas notas Complementares NC (87-2) e NC (87-4) será calculada em relação às alíquotas nelas previstas.

NC (87-11) Entre 1º de janeiro de 2018 e 31 de dezembro de 2020, ficam reduzidas em um ponto percentual as alíquotas do imposto referentes aos automóveis de que tratam a NC (87-7), comercializados pelas empresas que:

1 - atinjam, até 1º de outubro de 2017, o nível de eficiência energética de que trata o item 4 do Anexo II ao Decreto nº 7.819, de 3 de outubro de 2012; e

2 - mantenham, no mínimo, o nível de que trata o item 1 até 31 de dezembro de 2020.

A redução dos veículos enquadrados nas notas Complementares NC (87-2) e NC (87-4) será calculada em relação às alíquotas nelas previstas.

NCM	DESCRIÇÃO	ALÍQUOTA (%)
87.01	Tratores (exceto os carros-tratores da posição 87.09).	
8701.10.00	- Tratores de eixo único	0
8701.20.00	- Tratores rodoviários para semirreboques	0
8701.30.00	- Tratores de lagartas (esteiras)	0
8701.9	- Outros, com uma potência de motor:	
8701.91.00	-- Não superior a 18 kW	5
	Ex 01 - Com tomada de força mecânica ou hidráulica	0
8701.92.00	-- Superior a 18 kW, mas não superior a 37 kW	5
	Ex 01 - Com tomada de força mecânica ou hidráulica	0
8701.93.00	-- Superior a 37 kW, mas não superior a 75 kW	5
	Ex 01 - Com tomada de força mecânica ou hidráulica	0
8701.94	-- Superior a 75 kW, mas não superior a 130 kW	
8701.94.10	Tratores especialmente concebidos para arrastar troncos (<i>log skidders</i>)	0
8701.94.90	Outros	5
	Ex 01 - Com tomada de força mecânica ou hidráulica	0
8701.95	-- Superior a 130 kW	
8701.95.10	Tratores especialmente concebidos para arrastar troncos (<i>log skidders</i>)	0
8701.95.90	Outros	5
	Ex 01 - Com tomada de força mecânica ou hidráulica	0
87.02	Veículos automóveis para transporte de dez pessoas ou mais, incluindo o motorista.	
8702.10.00	- Unicamente com motor de pistão de ignição por compressão (diesel ou semidiesel)	25
	Ex 01 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, superior a 6m³, mas inferior a 9m³	10
	Ex 02 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, igual ou superior a 9m³	0
8702.20.00	- Equipados para propulsão, simultaneamente, com um motor de pistão de ignição por compressão (diesel ou semidiesel) e um motor elétrico	25
	Ex 01 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, superior a 6m³, mas inferior a 9m³	10
	Ex 02 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, igual ou superior a 9m³	0
8702.30.00	- Equipados para propulsão, simultaneamente, com um motor de pistão alternativo de ignição por centelha (faísca*) e um motor elétrico	25
	Ex 01 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, superior a 6m³, mas inferior a 9m³	10
	Ex 02 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, igual ou superior a 9m³	0
8702.40	- Unicamente com motor elétrico para propulsão	
8702.40.10	Trólebus	0
8702.40.90	Outros	25
	Ex 01 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, superior a 6m³, mas inferior a 9m³	10
	Ex 02 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, igual ou superior a 9m³	0
8702.90.00	- Outros	25

NCM	DESCRIÇÃO	ALÍQUOTA (%)
	Ex 01 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, superior a 6m³, mas inferior a 9m³	10
	Ex 02 - Com volume interno de habitáculo, destinado a passageiros e motorista, igual ou superior a 9m³	0
87.03	Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de pessoas (exceto os da posição 87.02), incluindo os veículos de uso misto (station wagons) e os automóveis de corrida.	
8703.10.00	- Veículos especialmente concebidos para se deslocar sobre a neve; veículos especiais para transporte de pessoas nos campos de golfe e veículos semelhantes	45
8703.2	- Outros veículos, unicamente com motor de pistão alternativo de ignição por centelha (faísca*):	
8703.21.00	-- De cilindrada não superior a 1.000 cm³	7
8703.22	-- De cilindrada superior a 1.000 cm³, mas não superior a 1.500 cm³	
8703.22.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluindo o motorista	13
8703.22.90	Outros	13
8703.23	-- De cilindrada superior a 1.500 cm³, mas não superior a 3.000 cm³	
8703.23.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluindo o motorista	25
	Ex 01 - De cilindrada superior a 1.500 cm³, mas não superior a 2.000 cm³	13
8703.23.90	Outros	25
	Ex 01 - De cilindrada superior a 1.500 cm³, mas não superior a 2.000 cm³	13
8703.24	-- De cilindrada superior a 3.000 cm³	
8703.24.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluindo o motorista	25
8703.24.90	Outros	25
8703.3	- Outros veículos, unicamente com motor de pistão de ignição por compressão (diesel ou semidiesel):	
8703.31	-- De cilindrada não superior a 1.500 cm³	
8703.31.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluindo o motorista	25
8703.31.90	Outros	25
8703.32	-- De cilindrada superior a 1.500 cm³, mas não superior a 2.500 cm³	
8703.32.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluindo o motorista	25
8703.32.90	Outros	25
8703.33	-- De cilindrada superior a 2.500 cm³	
8703.33.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluindo o motorista	25
8703.33.90	Outros	25
8703.40.00	- Outros veículos, equipados para propulsão, simultaneamente, com um motor de pistão alternativo de ignição por centelha (faísca*) e um motor elétrico, exceto os suscetíveis de serem carregados por conexão a uma fonte externa de energia elétrica	25
	Ex 01 - De cilindrada não superior a 1.000 cm³	7
	Ex 02 - De cilindrada superior a 1.000 cm³, mas não superior a 2.000 cm³	13
8703.50.00	- Outros veículos, equipados para propulsão, simultaneamente, com um motor de pistão de ignição por compressão (diesel ou semidiesel) e um motor elétrico, exceto os suscetíveis de serem carregados por conexão a uma fonte externa de energia elétrica	25
8703.60.00	- Outros veículos, equipados para propulsão, simultaneamente, com um motor de pistão alternativo de ignição por centelha (faísca*) e um motor elétrico, suscetíveis de serem carregados por conexão a uma fonte externa de energia elétrica	25
	Ex 01 - De cilindrada não superior a 1.000 cm³	7
	Ex 02 - De cilindrada superior a 1.000 cm³, mas não superior a 2.000 cm³	13
8703.70.00	- Outros veículos, equipados para propulsão, simultaneamente, com um motor de pistão de ignição por compressão (diesel ou semidiesel) e um motor elétrico, suscetíveis de serem carregados por conexão a uma fonte externa de energia elétrica	25
8703.80.00	- Outros veículos, equipados unicamente com motor elétrico para propulsão	25
8703.90.00	- Outros	25

NCM	DESCRIÇÃO	ALÍQUOTA (%)
87.04	Veículos automóveis para transporte de mercadorias.	
8704.10	- <i>Dumpers</i> concebidos para serem utilizados fora de rodovias	
8704.10.10	Com capacidade de carga igual ou superior a 85 toneladas	0
8704.10.90	Outros	0
8704.2	- Outros, com motor de pistão, de ignição por compressão (diesel ou semidiesel):	
8704.21	-- De peso em carga máxima (bruto*) não superior a 5 toneladas	
8704.21.10	Chassis com motor e cabina	0
	Ex 01 - De camionetas, furgões, "pick-ups" e semelhantes	8
8704.21.20	Com caixa basculante	0
	Ex 01 - De camionetas, furgões, "pick-ups" e semelhantes	4
8704.21.30	Frigoríficos ou isotérmicos	0
	Ex 01 - De camionetas, furgões, "pick-ups" e semelhantes	4
8704.21.90	Outros	0
	Ex 01 - De camionetas, furgões, "pick-ups" e semelhantes	8
	Ex 02 - Carro-forte para transporte de valores	10
8704.22	-- De peso em carga máxima (bruto*) superior a 5 toneladas, mas não superior a 20 toneladas	
8704.22.10	Chassis com motor e cabina	0
8704.22.20	Com caixa basculante	0
8704.22.30	Frigoríficos ou isotérmicos	0
8704.22.90	Outros	0
8704.23	-- De peso em carga máxima (bruto*) superior a 20 toneladas	
8704.23.10	Chassis com motor e cabina	0
8704.23.20	Com caixa basculante	0
8704.23.30	Frigoríficos ou isotérmicos	0
8704.23.90	Outros	0
	Ex 01 - Veículo automóvel para transporte de toras de madeira, denominado comercialmente "trator florestal" e, tecnicamente, "forwarder"	5
8704.3	- Outros, com motor de pistão, de ignição por centelha (faísca*):	
8704.31	-- De peso em carga máxima (bruto*) não superior a 5 toneladas	
8704.31.10	Chassis com motor e cabina	10
	Ex 01 - De caminhão	0
8704.31.20	Com caixa basculante	4
	Ex 01 - Caminhão	0
8704.31.30	Frigoríficos ou isotérmicos	4
	Ex 01 - Caminhão	0
8704.31.90	Outros	8
	Ex 01 - Caminhão	0
8704.32	-- De peso em carga máxima (bruto*) superior a 5 toneladas	
8704.32.10	Chassis com motor e cabina	0
8704.32.20	Com caixa basculante	0
8704.32.30	Frigoríficos ou isotérmicos	0
8704.32.90	Outros	0
8704.90.00	- Outros	0
87.05	Veículos automóveis para usos especiais (por exemplo, auto-socorros, caminhões-guindastes, veículos de combate a incêndio, caminhões-betoneiras, veículos para varrer, veículos para espalhar, veículos-oficinas, veículos radiológicos), exceto os concebidos principalmente para transporte de pessoas ou de mercadorias.	
8705.10	- Caminhões-guindastes	
8705.10.10	Com haste telescópica de altura máxima igual ou superior a 42 m, capacidade máxima de elevação igual ou superior a 60 toneladas, segundo a Norma DIN 15019, Parte 2, e com 2 ou mais eixos de rodas direcionáveis	0
8705.10.90	Outros	0
8705.20.00	- Torres (<i>derricks</i>) automóveis, para sondagem ou perfuração	0
8705.30.00	- Veículos de combate a incêndio	0
8705.40.00	- Caminhões-betoneiras	0
8705.90	- Outros	
8705.90.10	Caminhões para a determinação de parâmetros físicos característicos (perfilagem) de poços petrolíferos	5
8705.90.90	Outros	5

NCM	DESCRIÇÃO	ALÍQUOTA (%)
8706.00	Chassis com motor para os veículos automóveis das posições 87.01 a 87.05.	
8706.00.10	Dos veículos da posição 87.02	25
	Ex 01 - De veículos dos dos Ex 01 e 02 dos códigos 8702.10.00, 8702.20.00, 8702.30.00, 8702.40.90 e 8702.90.00	0
8706.00.20	Dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.91 a 8701.95 ou 8704.10	5
8706.00.90	Outros	10
	Ex 01 - De caminhões	0
87.07	Carroçarias para os veículos automóveis das posições 87.01 a 87.05, incluindo as cabinas.	
8707.10.00	- Para os veículos da posição 87.03	10
8707.90	- Outras	
8707.90.10	Dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.91 a 8701.95 ou 8704.10	5
8707.90.90	Outras	5
	Ex 01 - De veículos dos dos Ex 01 e 02 dos códigos 8702.10.00, 8702.20.00, 8702.30.00, 8702.40.90 e 8702.90.00	0
87.08	Partes e acessórios dos veículos automóveis das posições 87.01 a 87.05.	
8708.10.00	- Para-choques e suas partes	5
8708.2	- Outras partes e acessórios de carroçarias (incluindo as de cabinas):	
8708.21.00	-- Cintos de segurança	5
8708.29	-- Outros	
8708.29.1	Dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.91 a 8701.95 ou 8704.10	
8708.29.11	Para-lamas	5
8708.29.12	Grades de radiadores	5
8708.29.13	Portas	5
8708.29.14	Painéis de instrumentos	5
8708.29.19	Outros	5
8708.29.9	Outros	
8708.29.91	Para-lamas	5
8708.29.92	Grades de radiadores	5
8708.29.93	Portas	5
8708.29.94	Painéis de instrumentos	5
8708.29.95	Geradores de gás para acionar retratores de cintos de segurança	5
8708.29.99	Outros	5
8708.30	- Freios (travões) e servo-freios; suas partes	
8708.30.1	Guarnições de freios (travões) montadas	
8708.30.11	Dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.91 a 8701.95 ou 8704.10	5
8708.30.19	Outras	5
8708.30.90	Outros	5
8708.40	- Caixas de marchas (velocidades*) e suas partes	
8708.40.1	Caixas de marchas dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.91 a 8701.95 ou 8704.10	
8708.40.11	Servo-assistidas, próprias para torques de entrada superiores ou iguais a 750 Nm	5
8708.40.19	Outras	5
8708.40.80	Outras caixas de marchas	5
8708.40.90	Partes	5
8708.50	- Eixos motores com diferencial, mesmo providos de outros órgãos de transmissão e eixos não motores; suas partes	
8708.50.1	Dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.91 a 8701.95 ou 8704.10	
8708.50.11	Eixos com diferencial com capacidade de suportar cargas superiores ou iguais a 14.000 kg, redutores planetários nos extremos e dispositivo de freio incorporado, do tipo utilizado em veículos da subposição 8704.10	5
8708.50.12	Eixos não motores	5
8708.50.19	Outros	5
8708.50.80	Outros	5
8708.50.9	Partes	
8708.50.91	De eixos não motores, dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.91 a 8701.95 ou 8704.10	5
8708.50.99	Outras	5

NCM	DESCRIÇÃO	ALÍQUOTA (%)
8708.70	- Rodas, suas partes e acessórios	
8708.70.10	De eixos propulsores dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.91 a 8701.95 ou 8704.10	5
8708.70.90	Outros	5
8708.80.00	- Sistemas de suspensão e suas partes (incluindo os amortecedores de suspensão)	5
	Ex 01 - Amortecedores de suspensão de veículos das posições 87.02, 87.04 (exceto a subposição 8704.10) e 87.05 e do código 8701.20.00	4
	Ex 02 - Amortecedores de suspensão	16
8708.9	- Outras partes e acessórios:	
8708.91.00	-- Radiadores e suas partes	5
8708.92.00	-- Silenciosos e tubos de escape; suas partes	16
	Ex 01 - De veículos das posições 87.01, 87.02, 87.04 e 87.05 (exceto partes)	4
	Ex 02 - Partes	5
8708.93.00	-- Embreagens e suas partes	16
	Ex 01 - De veículos das posições 87.01, 87.02, 87.04 e 87.05	4
8708.94	-- Volantes, colunas e caixas, de direção; suas partes	
8708.94.1	Volantes, colunas e caixas, de direção dos veículos das subposições 8701.10, 8701.30, 8701.91 a 8701.95 ou 8704.10	
8708.94.11	Volantes	4
8708.94.12	Colunas	4
8708.94.13	Caixas	4
8708.94.8	Outros	
8708.94.81	Volantes	5
8708.94.82	Colunas	5
8708.94.83	Caixas	5
8708.94.90	Partes	5
8708.95	-- Bolsas infláveis de segurança com sistema de insuflação (<i>airbags</i>); suas partes	
8708.95.10	Bolsas infláveis de segurança com sistema de insuflação (<i>airbags</i>)	5
8708.95.2	Partes	
8708.95.21	Bolsas infláveis para <i>airbags</i>	5
8708.95.22	Sistema de insuflação	5
8708.95.29	Outras	5
8708.99	-- Outros	
8708.99.10	Dispositivos para comando de acelerador, freio, embreagem, direção ou caixa de marchas mesmo os de adaptação dos preexistentes, do tipo utilizado por pessoas incapacitadas	0
8708.99.90	Outros	5
87.09	Veículos automóveis sem dispositivo de elevação, do tipo utilizado em fábricas, armazéns, portos ou aeroportos, para transporte de mercadorias a curtas distâncias; carros-tratores do tipo utilizado nas estações ferroviárias; suas partes.	
8709.1	- Veículos:	
8709.11.00	-- Elétricos	0
8709.19.00	-- Outros	0
8709.90.00	- Partes	5
8710.00.00	Veículos e carros blindados de combate, armados ou não, e suas partes.	0
87.11	Motocicletas (incluindo os ciclomotores) e outros ciclos equipados com motor auxiliar, mesmo com carro lateral; carros laterais.	
8711.10.00	- Com motor de pistão alternativo de cilindrada não superior a 50 cm ³	35
8711.20	- Com motor de pistão alternativo de cilindrada superior a 50 cm ³ , mas não superior a 250 cm ³	
8711.20.10	Motocicletas de cilindrada inferior ou igual a 125 cm ³	35
8711.20.20	Motocicleta de cilindrada superior a 125 cm ³	35
8711.20.90	Outros	35
8711.30.00	- Com motor de pistão alternativo de cilindrada superior a 250 cm ³ , mas não superior a 500 cm ³	35
8711.40.00	- Com motor de pistão alternativo de cilindrada superior a 500 cm ³ , mas não superior a 800 cm ³	35
8711.50.00	- Com motor de pistão alternativo de cilindrada superior a 800 cm ³	35
8711.60.00	- Com motor elétrico para propulsão	35

NCM	DESCRIÇÃO	ALÍQUOTA (%)
8711.90.00	- Outros	35
8712.00	Bicicletas e outros ciclos (incluindo os triciclos), sem motor.	
8712.00.10	Bicicletas	10
8712.00.90	Outros	10
87.13	Cadeiras de rodas e outros veículos para pessoas com incapacidade, mesmo com motor ou outro mecanismo de propulsão.	
8713.10.00	- Sem mecanismo de propulsão	0
8713.90.00	- Outros	0
87.14	Partes e acessórios dos veículos das posições 87.11 a 87.13.	
8714.10.00	- De motocicletas (incluindo os ciclomotores)	12
8714.20.00	- De cadeiras de rodas ou de outros veículos para inválidos	0
8714.9	- Outros:	
8714.91.00	-- Quadros e garfos, e suas partes	10
8714.92.00	-- Aros e raios	10
8714.93	-- Cubos, exceto de freios (travões), e pinhões de rodas livres	
8714.93.10	Cubos, exceto de freios (travões)	10
8714.93.20	Pinhões de rodas livres	10
8714.94	-- Freios (travões), incluindo os cubos de freios (travões), e suas partes	
8714.94.10	Cubos de freios (travões)	10
8714.94.90	Outros	10
8714.95.00	-- Selins	10
8714.96.00	-- Pedais e pedaleiros, e suas partes	10
8714.99	-- Outros	
8714.99.10	Câmbio de velocidades	10
8714.99.90	Outros	10
8715.00.00	Carrinhos e veículos semelhantes para transporte de crianças, e suas partes.	10
87.16	Reboques e semirreboques, para quaisquer veículos; outros veículos não autopropulsados; suas partes.	
8716.10.00	- Reboques e semirreboques, para habitação ou para acampar, do tipo <i>trailer</i> (caravana*)	10
8716.20.00	- Reboques e semirreboques, autocarregáveis ou autodescarregáveis, para usos agrícolas	0
8716.3	- Outros reboques e semirreboques, para transporte de mercadorias:	
8716.31.00	-- Cisternas	0
8716.39.00	-- Outros	0
8716.40.00	- Outros reboques e semirreboques	5
8716.80.00	- Outros veículos	5
	Ex 01 - Carrinhos de tração manual, de ferro, para construção	0
	Ex 02 - Veículos de tração animal	0
8716.90	- Partes	
8716.90.10	Chassis de reboques e semirreboques	5
8716.90.90	Outras	5

Capítulo 88

Aeronaves e aparelhos espaciais, e suas partes

Nota de subposições.

- 1.- Considera-se "vazios (sem carga)", para aplicação das subposições 8802.11 a 8802.40, o peso dos aparelhos em ordem normal de voo, excluindo o peso do pessoal, do combustível e dos diversos equipamentos, exceto os fixados com caráter permanente.

Notas Complementares (NC) da TIPI

NC (88-1) Ficam reduzidas a zero as alíquotas dos produtos classificados na posição 88.02 (exceto os do código 8802.60.00):

- a) quando adquiridos ou arrendados por empresa concessionária de linha regular de transporte aéreo;
- b) quando adquiridos ou arrendados por empresa de aerofotogrametria, autorizadas pelo Ministério da Defesa; e
- c) os aviões agrícolas, assim inscritos no Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB.

NC (88-2) Ficam reduzidas para cinco por cento as alíquotas relativas aos produtos classificados na posição 88.02, quando adquiridos ou arrendados por empresa que explore serviços de táxi-aéreo.

NC (88-3) Ficam reduzidas a zero as alíquotas dos produtos classificados na subposição 8802.1, quando adquiridos ou arrendados pelos órgãos de segurança pública da União, dos Estados e do Distrito Federal.

NCM	DESCRIÇÃO	ALÍQUOTA (%)
8801.00.00	Balões e dirigíveis; planadores, asas voadoras e outros veículos aéreos, não concebidos para propulsão a motor.	10
88.02	Outros veículos aéreos (por exemplo, helicópteros, aviões); veículos espaciais (incluindo os satélites) e seus veículos de lançamento, e veículos suborbitais.	
8802.1	- Helicópteros:	
8802.11.00	-- De peso não superior a 2.000 kg, vazios (sem carga)	10
8802.12	-- De peso superior a 2.000 kg, vazios (sem carga)	
8802.12.10	De peso inferior ou igual a 3.500 kg	10
8802.12.90	Outros	10

LEI Nº 10.485, DE 3 DE JULHO DE 2002

Dispõe sobre a incidência das contribuições 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), nas hipóteses que menciona, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º As pessoas jurídicas fabricantes e as importadoras de máquinas, implementos e veículos classificados nos códigos 73.09, 7310.29, 7612.90.12, 8424.81, 84.29, 8430.69.90, 84.32, 84.33, 84.34, 84.35, 84.36, 84.37, 87.01, 87.02, 87.03, 87.04, 87.05, 87.06 e 8716.20.00 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - Tipi, aprovada pelo Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011, relativamente à receita bruta decorrente de venda desses produtos, ficam sujeitas ao pagamento da contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins, às alíquotas de 2% (dois por cento) e 9,6% (nove inteiros e seis décimos por cento), respectivamente. [*\(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 12.973, de 13/5/2014\)*](#)

§ 1º O disposto no *caput*, relativamente aos produtos classificados no Capítulo 84 da Tipi, aplica-se aos produtos autopropulsados ou não. [*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.973, de 13/5/2014\)*](#)

§ 2º A base de cálculo das contribuições de que trata este artigo fica reduzida:

I - em 30,2% (trinta inteiros e dois décimos por cento), no caso da venda de caminhões chassi com carga útil igual ou superior a 1.800 kg e caminhão monobloco com carga útil igual ou superior a 1.500 kg, classificados na posição 87.04 da TIPI, observadas as especificações estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal;

II - em 48,1% (quarenta e oito inteiros e um décimo por cento), no caso de venda de produtos classificados nos seguintes códigos da Tipi: 73.09, 7310.29.20, 7612.90.12, 8424.81, 84.29, 8430.69.90, 84.32, 84.33, 84.34, 84.35, 84.36, 84.37, 87.01, 8702.10.00 Ex 02, 8702.90.90 Ex 02, 8704.10.00, 87.05, 8716.20.00 e 8706.00.10 Ex 01 (somente os destinados aos produtos classificados nos Ex 02 dos códigos 8702.10.00 e 8702.90.90).
(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.973, de 13/5/2014)

§ 3º O disposto neste artigo aplica-se, inclusive, às pessoas jurídicas a que se refere o art. 17, § 5º, da Medida Provisória nº 2.189-49, de 23 de agosto de 2001.

Art. 2º Poderão ser excluídos da base de cálculo das contribuições para o PIS/Pasep, da Cofins e do IPI os valores recebidos pelo fabricante ou importador nas vendas diretas ao consumidor final dos veículos classificados nas posições 87.03 e 87.04 da TIPI, por conta e ordem dos concessionários de que trata a Lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, a estes devidos pela intermediação ou entrega dos veículos, e o Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicações - ICMS incidente sobre esses valores, nos termos estabelecidos nos respectivos contratos de concessão.

§ 1º Não serão objeto da exclusão prevista no *caput* os valores referidos nos incisos I e II do § 2º do art. 1º.

§ 2º Os valores referidos no *caput*:

I - não poderão exceder a 9% (nove por cento) do valor total da operação;

II - serão tributados, para fins de incidência das contribuições para o PIS/Pasep e da Cofins, à alíquota de 0% (zero por cento) pelos referidos concessionários.

LEI Nº 3.470, DE 28 DE NOVEMBRO DE 1958

Altera a legislação do Imposto de Renda e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte

Lei:

Art. 69. Acrescentem-se ao artigo 37 do atual Regulamento do Imposto de Renda os seguintes parágrafos:

"§ - Para efeito do disposto na letra d dêste artigo, considerar-se-ão os seguintes coeficientes de aceleração de depreciação:

Um turno de oito horas 1,0

Dois turnos de oito horas 1,5

Três turnos de oito horas 2,0

§ - O Instituto Nacional de Tecnologia fixará os critérios para determinação

da vida útil das máquinas e equipamentos, para cada tipo de indústria, subsistindo os critérios atuais até que sejam fixados os atos competentes do referido Instituto.

§ O Poder Executivo poderá fixar coeficiente de aceleração das depreciações, independentemente de desgaste físico dos bens, para estimular a renovação e modernização das indústrias em funcionamento no território nacional.

§ Os coeficientes a que se refere o parágrafo anterior serão fixados em caráter geral, por setorde atividade ou tipo de indústrias, para vigorar durante determinado prazo."

Art. 70. Para os efeitos previstos na letra c, § 2º, do art. 43 do Regulamento do Imposto de Renda, aprovado pelo Decreto nº 40.702, de 31 de dezembro de 1956, as pessoas jurídicas que distribuírem rendimentos já tributados como lucros de outras pessoas jurídicas, deverão fazê-lo separadamente dos que apurar nas suas próprias atividades, ficando aqueles rendimentos imunes à incidência de novo imposto, em poder de outras pessoas jurídicas, que os receberem em virtude de novas distribuições.

.....

.....

LEI Nº 10.438, DE 26 DE ABRIL DE 2002

Dispõe sobre a expansão da oferta de energia elétrica emergencial, recomposição tarifária extraordinária, cria o Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (Proinfa), a Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), dispõe sobre a universalização do serviço público de energia elétrica, dá nova redação às Leis nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, nº 9.648, de 27 de maio de 1998, nº 3.890-A, de 25 de abril de 1961, nº 5.655, de 20 de maio de 1971, nº 5.899, de 5 de julho de 1973, nº 9.991, de 24 de julho de 2000, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

Art. 13. Fica criada a Conta de Desenvolvimento Energético - CDE visando ao desenvolvimento energético dos Estados, além dos seguintes objetivos: *(“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 579, de 11/9/2012, convertida na Lei nº 12.783, de 11/1/2013)*

I - promover a universalização do serviço de energia elétrica em todo o território nacional; *(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 579, de 11/9/2012, convertida na Lei nº 12.783, de 11/1/2013)*

a) *(Revogada pela Lei nº 12.783, de 11/1/2013)*

b) *(Revogada pela Lei nº 12.783, de 11/1/2013)*

II - garantir recursos para atendimento da subvenção econômica destinada à modicidade da tarifa de fornecimento de energia elétrica aos consumidores finais integrantes da Subclasse Residencial Baixa Renda; [\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 579, de 11/9/2012, convertida na Lei nº 12.783, de 11/1/2013\)](#)

III - prover recursos para os dispêndios da Conta de Consumo de Combustíveis - CCC; [\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 579, de 11/9/2012, convertida na Lei nº 12.783, de 11/1/2013\)](#)

IV – [\(Revogado pela Lei nº 13.360, de 17/11/2016\)](#)

V - promover a competitividade da energia produzida a partir da fonte carvão mineral nacional nas áreas atendidas pelos sistemas interligados, destinando-se à cobertura do custo de combustível de empreendimentos termelétricos em operação até 6 de fevereiro de 1998, e de usinas enquadradas no § 2º do art. 11 da Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 10.762, de 11/11/2003, com redação dada pela Medida Provisória nº 579, de 11/9/2012, convertida na Lei nº 12.783, de 11/1/2013\)](#)

VI - promover a competitividade da energia produzida a partir de fontes eólica, termossolar, fotovoltaica, pequenas centrais hidrelétricas, biomassa, outras fontes renováveis e gás natural. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 579, de 11/9/2012, com nova redação dada pela Lei nº 12.783, de 11/1/2013\)](#)

VII - prover recursos para compensar descontos aplicados nas tarifas de uso dos sistemas elétricos de transmissão e distribuição e nas tarifas de energia elétrica, conforme regulamentação do Poder Executivo; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.839, de 9/7/2013, com redação dada pela Lei nº 13.360, de 17/11/2016\)](#)

VIII - [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.839, de 9/7/2013 e revogado pela Lei nº 13.360, de 17/11/2016\)](#)

IX - prover recursos para o pagamento dos reembolsos das despesas com aquisição de combustível, incorridas até 30 de abril de 2016 pelas concessionárias titulares das concessões de que trata o art. 4º-A da Lei nº 12.111, de 9 de dezembro de 2009, comprovadas, porém não reembolsadas por força das exigências de eficiência econômica e energética de que trata o § 12 do art. 3º da referida Lei, incluindo atualizações monetárias, vedados o repasse às quotas e a utilização dos recursos de que trata o § 1º deste artigo; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.299, de 21/6/2016\)](#)

X - [\(VETADO na Lei nº 13.299, de 21/6/2016\)](#)

XI - prover recursos para as despesas de que trata o art. 4º-A da Lei nº 12.111, de 9 de dezembro de 2009; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.299, de 21/6/2016\)](#)

XII - prover recursos para pagamento de valores relativos à administração e movimentação da CDE, da CCC e da Reserva Global de Reversão (RGR) pela Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), incluídos os custos administrativos e financeiros e os encargos tributários; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 735, de 22/6/2016, convertida na Lei nº 13.360, de 17/11/2016\)](#)

XIII - prover recursos para compensar o impacto tarifário da reduzida densidade de carga do mercado de cooperativas de eletrificação rural, concessionárias ou permissionárias, em relação à principal concessionária de distribuição supridora, na forma definida pela Aneel. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.360, de 17/11/2016\)](#)

§ 1º Os recursos da CDE serão provenientes das quotas anuais pagas por todos os agentes que comercializem energia com consumidor final, mediante encargo tarifário incluído nas tarifas de uso dos sistemas de transmissão ou de distribuição, dos pagamentos anuais realizados a título de uso de bem público, das multas aplicadas pela Aneel a concessionárias, permissionárias e autorizadas, e dos créditos da União de que tratam os arts. 17 e 18 da Medida Provisória 579, de 11 de setembro de 2012. [\(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 579, de 11/9/2012, convertida na Lei nº 12.783, de 11/1/2013\)](#)

§ 1º-A. É a União autorizada a destinar os recursos oriundos do pagamento de bonificação pela outorga de que trata o § 7º do art. 8º da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, à CDE, exclusivamente para cobertura dos usos de que tratam os incisos IX e X do *caput* deste artigo. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.299, de 21/6/2016\)](#)

§ 1º-B. O pagamento de que trata o inciso IX do *caput* é limitado a R\$ 3.500.000.000,00 (três bilhões e quinhentos milhões de reais) até o exercício de 2017, sujeito à disponibilidade orçamentária e financeira. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.299, de 21/6/2016, com redação dada pela Medida Provisória nº 735, de 22/6/2016, convertida na Lei nº 13.360, de 17/11/2016\)](#)

§ 1º-C. O ativo constituído de acordo com o inciso IX do *caput* é limitado à disponibilidade de recursos de que trata o § 1º-B, destinados a esse fim, vedados o repasse às quotas anuais e a utilização dos recursos de que trata o § 1º. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 735, de 22/6/2016, convertida na Lei nº 13.360, de 17/11/2016\)](#)

§ 2º O montante a ser arrecadado em quotas anuais da CDE calculadas pela Aneel corresponderá à diferença entre as necessidades de recursos e a arrecadação proporcionada pelas demais fontes de que trata o § 1º. [\(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 579, de 11/9/2012, convertida na Lei nº 12.783, de 11/1/2013\)](#)

§ 2º-A. O poder concedente deverá apresentar, conforme regulamento, até 31 de dezembro de 2017, plano de redução estrutural das despesas da CDE, devendo conter, no mínimo:

- I - proposta de rito orçamentário anual;
- II - limite de despesas anuais;
- III - critérios para priorização e redução das despesas;
- IV - instrumentos aplicáveis para que as despesas não superem o limite de cada exercício. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 735, de 22/6/2016, convertida na Lei nº 13.360, de 17/11/2016\)](#)

§ 3º A quotas anuais da CDE deverão ser proporcionais às estipuladas em 2012 aos agentes que comercializem energia elétrica com o consumidor final. [\(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 579, de 11/9/2012, convertida na Lei nº 12.783, de 11/1/2013\)](#)

§ 3º-A. O disposto no § 3º aplica-se até 31 de dezembro de 2016. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.299, de 21/6/2016, com redação dada pela Medida Provisória nº 735, de 22/6/2016, convertida na Lei nº 13.360, de 17/11/2016\)](#)

§ 3º-B. A partir de 1º de janeiro de 2030, o rateio das quotas anuais da CDE deverá ser proporcional ao mercado consumidor de energia elétrica atendido pelos concessionários e pelos permissionários de distribuição e de transmissão, expresso em MWh. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.299, de 21/6/2016, com redação dada pela Medida Provisória nº 735, de 22/6/2016, convertida na Lei nº 13.360, de 17/11/2016\)](#)

§ 3º-C. De 1º de janeiro de 2017 até 31 de dezembro de 2029, a proporção do rateio das quotas anuais da CDE deverá ajustar-se gradual e uniformemente para atingir aquela prevista no § 3º-B. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.299, de 21/6/2016, com redação dada pela Medida Provisória nº 735, de 22/6/2016, convertida na Lei nº 13.360, de 17/11/2016\)](#)

§ 3º-D. A partir de 1º de janeiro de 2030, o custo do encargo tarifário por MWh das quotas anuais da CDE pagas pelos consumidores atendidos em nível de tensão igual ou superior a 69 kV será 1/3 (um terço) daquele pago pelos consumidores atendidos em nível de tensão inferior a 2,3 kV. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 735, de 22/6/2016, convertida na Lei nº 13.360, de 17/11/2016\)](#)

§ 3º-E. A partir de 1º de janeiro de 2030, o custo do encargo tarifário por MWh das quotas anuais da CDE pagas pelos consumidores atendidos em nível de tensão igual ou

superior a 2,3 kV e inferior a 69 kV será 2/3 (dois terços) daquele pago pelos consumidores atendidos em nível de tensão inferior a 2,3 kV. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 735, de 22/6/2016, convertida na Lei nº 13.360, de 17/11/2016\)](#)

§ 3º-F. De 1º de janeiro de 2017 até 31 de dezembro de 2029, o custo do encargo tarifário por MWh das quotas anuais da CDE deverá ajustar-se gradual e uniformemente para atingir as proporções previstas nos §§ 3º-D e 3º-E. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 735, de 22/6/2016, convertida na Lei nº 13.360, de 17/11/2016\)](#)

§ 3º-G. A partir de 1º de janeiro de 2017, o consumidor beneficiado pela Tarifa Social de Energia Elétrica ficará isento do pagamento das quotas anuais da CDE. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.360, de 17/11/2016\)](#)

§ 4º O repasse da CDE a que se refere o inciso V do *caput* observará o limite de até 100 % (cem por cento) do valor do combustível ao seu correspondente produtor, incluído o valor do combustível secundário necessário para assegurar a operação da usina, mantida a obrigatoriedade de compra mínima de combustível estipulada nos contratos vigentes na data de publicação desta Lei, a partir de 1º de janeiro de 2004, destinado às usinas termelétricas a carvão mineral nacional, desde que estas participem da otimização dos sistemas elétricos interligados, compensando-se os valores a serem recebidos a título da sistemática de rateio de ônus e vantagens para as usinas termelétricas de que tratam os §§ 1º e 2º do art. 11 da Lei nº 9.648, de 1998, podendo a Aneel ajustar o percentual do reembolso ao gerador, segundo critérios que considerem sua rentabilidade competitiva e preservem o atual nível de produção da indústria produtora do combustível. [\(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 579, de 11/9/2012, convertida na Lei nº 12.783, de 11/1/2013\)](#)

§ 4º-A. A partir de 1º de janeiro de 2017, o valor anual destinado para garantir a compra mínima de que trata o § 4º deste artigo:

I - será limitado a valor máximo, estipulado a partir do valor médio desembolsado nos anos de 2013, 2014 e 2015, corrigido pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), ou outro que o substituir;

II - deverá descontar, para cada beneficiário, o estoque de carvão mineral custeado pela CDE e não consumido no ano anterior. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.360, de 17/11/2016\)](#)

§ 5º A CDE será regulamentada pelo Poder Executivo e movimentada pela Eletrobras. [\(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 579, de 11/9/2012, convertida na Lei nº 12.783, de 11/1/2013\)](#)

§ 5º-A. Até 1º de maio de 2017, terá início a administração e movimentação da CDE e da CCC pela CCEE, sem prejuízo da atuação dos órgãos de controle interno ou externo da administração pública federal sobre a gestão dessas contas. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 735, de 22/6/2016, convertida e com redação dada pela Lei nº 13.360, de 17/11/2016\)](#)

§ 5º-B. Os valores relativos à administração dos encargos setoriais de que trata o § 5º-A e da RGR, incluídos os custos administrativos e financeiros e os encargos tributários incorridos pela CCEE, deverão ser custeados integralmente à CCEE com recursos da CDE, conforme regulação da Aneel, não podendo exceder a 0,2% (dois décimos por cento) do orçamento anual da CDE, sendo excluídos desse limite os encargos tributários. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 735, de 22/6/2016, convertida e com redação dada pela Lei nº 13.360, de 17/11/2016\)](#)

§ 6º Os recursos da CDE poderão ser transferidos à Reserva Global de Reversão - RGR e à Conta de Consumo de Combustíveis - CCC, para atender às finalidades dos incisos III e IV do *caput*. [\(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 579, de 11/9/2012, convertida na Lei nº 12.783, de 11/1/2013\)](#)

§ 7º Os dispêndios para a finalidade de que trata o inciso V do *caput* serão custeados pela CDE até 2027. [\(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 579, de 11/9/2012, convertida na Lei nº 12.783, de 11/1/2013\)](#)

§ 8º [\(Revogado pela Lei nº 12.783, de 11/1/2013\)](#)

§ 9º [\(Revogado pela Lei nº 12.783, de 11/1/2013\)](#)

§ 10. A nenhuma das fontes eólica, termossolar, fotovoltaica, pequenas centrais hidrelétricas, biomassa, gás natural e carvão mineral nacional 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. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 579, de 11/9/2012, com nova redação dada pela Lei nº 12.783, de 11/1/2013\)](#)

§ 11. Os recursos da CDE poderão ser destinados a programas de desenvolvimento e qualificação de mão de obra técnica, no segmento de instalação de equipamentos de energia fotovoltaica. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.783, de 11/1/2013\)](#)

§ 12. As receitas e as despesas da CDE deverão ser publicadas mensalmente em sítio da internet, com informações relativas aos beneficiários das despesas cobertas pela CDE e os respectivos valores recebidos. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.839, de 9/7/2013, com redação dada pela Lei nº 13.360, de 17/11/2016\)](#)

§ 13. A CDE cobrirá as despesas assumidas relacionadas à amortização de operações financeiras vinculadas à indenização por ocasião da reversão das concessões e para atender à finalidade de modicidade tarifária, nas condições, nos valores e nos prazos em que essas obrigações foram atribuídas à CDE. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.360, de 17/11/2016\)](#)

§ 14. Na aplicação dos recursos de que tratam os incisos VII e XIII do *caput*, as concessionárias de serviço público de distribuição cujos mercados próprios sejam inferiores a 500 GWh/ano e que sejam cooperativas de eletrificação rural terão o mesmo tratamento conferido às cooperativas de eletrificação rural enquadradas como permissionárias de distribuição de energia elétrica. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.360, de 17/11/2016\)](#)

Art. 14. No estabelecimento das metas de universalização do uso da energia elétrica, a Aneel fixará, para cada concessionária e permissionária de serviço público de distribuição de energia elétrica:

I - áreas, progressivamente crescentes, em torno das redes de distribuição, no interior das quais o atendimento em tensão inferior a 2,3kV, ainda que necessária a extensão de rede primária de tensão inferior ou igual a 138kV, e carga instalada na unidade consumidora de até 50kW, será sem ônus de qualquer espécie para o solicitante que possuir característica de enquadramento no Grupo B, excetuado o subgrupo iluminação pública, e que ainda não for atendido com energia elétrica pela distribuidora local; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 10.762, de 11/11/2003\)](#)

II - áreas, progressivamente decrescentes, no interior das quais o atendimento em tensão inferior a 2,3kV, ainda que necessária a extensão de rede primária de tensão inferior ou igual a 138kV, e carga instalada na unidade consumidora de até 50kW, poderá ser diferido pela concessionária ou permissionária para horizontes temporais preestabelecidos pela ANEEL, quando o solicitante do serviço, que possuir característica de enquadramento no Grupo B, excetuado o subgrupo iluminação pública, e que ainda não for atendido com energia elétrica pela distribuidora local, será atendido sem ônus de qualquer espécie. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 10.762, de 11/11/2003\)](#)

Art. 25. Os descontos especiais nas tarifas de energia elétrica aplicáveis às unidades consumidoras classificadas na Classe Rural, inclusive Cooperativas de Eletrificação Rural, serão concedidos ao consumo que se verifique na atividade de irrigação e aquicultura desenvolvida em um período diário contínuo de 8h30m (oito horas e trinta minutos) de duração, facultado ao concessionário ou permissionário de serviço público de distribuição de energia elétrica o estabelecimento de escalas de horário para início, mediante acordo com os consumidores, garantido o horário compreendido entre 21h30m (vinte e uma horas e trinta minutos) e 6h (seis horas) do dia seguinte. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 11.196, de 21/11/2005\)](#)

§ 1º As concessionárias e permissionárias de distribuição de energia elétrica poderão acordar a ampliação do desconto de que trata o *caput* deste artigo em até 40 (quarenta) horas semanais, no âmbito das políticas estaduais de incentivo à irrigação e à aquicultura, vedado o custeio desse desconto adicional por meio de repasse às tarifas de energia elétrica ou por meio de qualquer encargo incidente sobre as tarifas de energia elétrica. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.873, de 24/10/2013\)](#)

§ 2º A ampliação das horas semanais de desconto tarifário não poderá comprometer a segurança do atendimento ao mercado de energia elétrica e a garantia física das usinas hidroelétricas. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.873, de 24/10/2013\)](#)

§ 3º Nas bandeiras tarifárias homologadas pela Aneel deverão incidir os descontos especiais previstos no *caput*. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.203, de 8/12/2015\)](#)

Art. 26. Fica a Petróleo Brasileiro S.A. - Petrobrás, sociedade de economia mista, criada pela Lei nº 2.004, de 3 de outubro de 1953, autorizada a incluir no seu objeto social as atividades vinculadas à energia.

.....

.....

LEI Nº 12.788, DE 14 DE JANEIRO DE 2013

Permite a depreciação acelerada dos veículos automóveis para transportes de mercadorias e dos vagões, locomotivas, locotratores e tênderes que menciona, previstos na Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI; e altera as Leis nºs 7.064, de 6 de dezembro de 1982, 8.352, de 28 de dezembro de 1991, 7.998, de 11 de janeiro de 1990, 11.775, de 17 de setembro de 2008, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, 10.522, de 19 de julho de 2002, 10.893, de 13 de julho de 2004, 12.249, de 11 de junho de 2010, e 12.546, de 14 de dezembro de 2011.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Para efeito de apuração do imposto sobre a renda, as pessoas jurídicas tributadas com base no lucro real terão direito à depreciação acelerada, calculada pela aplicação da taxa de depreciação usualmente admitida multiplicada por 3 (três), sem prejuízo

da depreciação contábil:

I - de veículos automóveis para transporte de mercadorias, destinados ao ativo imobilizado da pessoa jurídica adquirente, classificados nas posições 87.04.21.10 (exceto Ex 01), 87.04.21.20 (exceto Ex 01), 87.04.21.30 (exceto Ex 01), 87.04.21.90 (exceto Ex 01 e Ex 02), 87.04.22, 87.04.23, 87.04.31.10 Ex 01, 87.04.31.20 Ex 01, 87.04.31.30 Ex 01, 87.04.31.90 Ex 01, e 87.04.32, da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI, aprovada pelo Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011;

II - de vagões, locomotivas, locotratores e tênderes, destinados ao ativo imobilizado da pessoa jurídica adquirente, classificados nas posições 86.01, 86.02 e 86.06 da Tipi;

III - (VETADO);

IV - (VETADO);

V - (VETADO); e

VI - (VETADO).

§ 1º O disposto no caput somente se aplica aos bens novos, que tenham sido adquiridos ou objeto de contrato de encomenda entre 1º de setembro de 2012 e 31 de dezembro de 2012.

§ 2º A depreciação acelerada de que trata o caput:

I - constituirá exclusão do lucro líquido para fins de determinação do lucro real e será controlada no livro fiscal de apuração do lucro real;

II - deverá ser calculada antes da aplicação dos coeficientes de depreciação acelerada a que faz referência o art. 69 da Lei nº 3.470, de 28 de novembro de 1958; e

III - deverá ser apurada a partir de 1º de janeiro de 2013.

§ 3º O total da depreciação acumulada, incluindo a contábil e a acelerada incentivada, não poderá ultrapassar o custo de aquisição do bem.

§ 4º A partir do período de apuração em que for atingido o limite de que trata o § 3º, o valor da depreciação, registrado na contabilidade, deverá ser adicionado ao lucro líquido para efeito de determinação do lucro real.

§ 5º (VETADO).

Art. 2º (VETADO).

Art. 3º (VETADO).

.....

.....

FIM DO DOCUMENTO
