



Câmara dos Deputados Comissão de Viação e Transportes

PROJETO DE LEI Nº 1.517, DE 2015

Reduz a zero as alíquotas da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins e da Contribuição para o PIS/Pasep incidentes sobre a energia elétrica consumida por veículos elétricos utilizados no transporte público coletivo de passageiros urbano e metropolitano.

Autor: **Deputado Deley**

Relator: **Deputado João Paulo Papa**

I – RELATÓRIO

A Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, reduz as alíquotas do PIS/Pasep (Programa de Integração Social/Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público), e da Cofins (Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social) incidentes em determinadas operações. Em seu art. 1º, a referida norma reduz a zero as respectivas alíquotas incidentes sobre a importação e a comercialização no mercado interno de uma série de produtos, desde adubos e outros insumos para agricultura e pecuária, até gêneros alimentícios e produtos de higiene pessoal.

A proposição em exame pretende incluir na referida lista de produtos isentos dessas contribuições a energia elétrica consumida por metrô, trens metropolitanos, trólebus, veículos leves sobre trilhos e monotrilhos utilizados no transporte público coletivo de passageiros urbano e metropolitano.



Câmara dos Deputados Comissão de Viação e Transportes

Segundo o autor da proposta, a medida visa reduzir os custos dos veículos elétricos utilizados no transporte público coletivo de passageiros urbano e metropolitano, o que refletirá em diminuição das tarifas para os usuários.

Depois desta Comissão de Viação e Transportes (CVT), a matéria deverá ser analisada, em caráter conclusivo e regime ordinário, pela Comissão de Minas e Energia (CME) e pela Comissão de Finanças e Tributação (CFT), que se pronunciará quanto ao mérito e quanto à adequação financeira e orçamentária, além da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), que opinará quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste Órgão Técnico.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Na justificação de seu projeto, o Nobre Deputado Deley afirma que o País precisa dar um salto de qualidade nos transportes públicos nas grandes cidades, com mais metrô, VLTs e corredores de ônibus. É essa a única saída para reduzir o tempo de deslocamento das pessoas, os longos engarrafamentos que se formam em nossos centros urbanos, bem como a poluição atmosférica que o número excessivo de veículos em circulação causa.

Nesse sentido, continua o Parlamentar, este projeto de lei visa a reduzir os custos dos veículos elétricos utilizados no transporte público coletivo de passageiros urbano e metropolitano, pela redução a zero das alíquotas da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – Cofins e da Contribuição para o PIS/Pasep que incidem sobre a energia elétrica



Câmara dos Deputados Comissão de Viação e Transportes

consumida pelos metrô, trens metropolitanos, trólebus, veículos leves sobre trilhos e mon trilhos utilizados nessa atividade.

Somamos a estas assertivas, com as quais estamos de pleno acordo, outra questão – as diversas alterações procedidas na legislação aplicada ao setor elétrico brasileiro têm feito com que o segmento de transporte de passageiros sobre trilhos venha sendo impactado de forma especialmente dura e iníqua em relação a outros serviços públicos, gerando graves problemas para a manutenção e o custeio da operação dos sistemas eletrificados brasileiros.

Os operadores metroferroviários são extremamente dependentes da energia elétrica para a tração dos trens, pois ela representa hoje o segundo maior item formador do seu custo operacional, representando em média, 20% desse valor. A elevação das tarifas de energia se reflete de forma direta sobre o valor do custo da tarifa de transporte que impacta especialmente o orçamento familiar.

Com os reajustes promovidos anualmente pela Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), as operadoras metroferroviárias foram surpreendidas por várias outras medidas que impactam de forma direta sobre o custo da operação: os reajustes extraordinários promovidos pela ANEEL, o início do sistema de bandeiras tarifárias e a cobrança individualizada das contas de energia.

Considerando todas as altas desde outubro de 2014, existe um aumento real de 95% na conta de energia. Juntas, as despesas com energia e folha de pagamentos representam 70% das contas dessas empresas.

Segundo informações da ANEEL, a alíquota efetiva da Cofins e do PIS/Pasep incidentes sobre a energia elétrica é de 5,5%. A experiência de desoneração tributária sobre a energia elétrica destinada à eletrificação das redes de transporte já é uma iniciativa que tem eco em alguns Estados, os quais já desoneram o ICMS sobre tal custo.



Câmara dos Deputados Comissão de Viação e Transportes

Vale ressaltar, ainda, que mais de 80% da operação de trens urbanos de passageiros é feita pelo próprio setor público, seja sob a esfera Federal ou Estadual. Por sua vez, as concessões de serviços públicos ainda representam menos de 20% das operações no país, mas são subsidiadas em larga medida (contratos de parceria público-privada, especialmente). Reduzir custos operacionais do serviço, neste caso, também tem a virtude de aliviar os orçamentos públicos e viabilizar a expansão e melhoria dos sistemas atuais.

É que pela própria dinâmica dos contratos administrativos, a eliminação desse custo a partir de uma desoneração fiscal deverá ser repassada à modicidade tarifária, beneficiando a todos os brasileiros por meio da redução das tarifas públicas, por meio da redução de subsídios aos sistemas de transporte, ou por meio da realização de novos investimentos na ampliação dos sistemas.

No mérito, esse projeto contribui para o desenvolvimento do transporte urbano de passageiros sobre trilhos, indo ao encontro do que preceitua a Política Nacional de Mobilidade Urbana, uma vez que contribui para a redução do custo operacional desse transporte público, reduzindo também a pressão que a elevação das tarifas de transporte acaba por exercer na composição dos indicadores de inflação pertinentes.

Por outro lado, é sabido que o País vivencia um momento único de crise hídrica que traz riscos à base da matriz energética brasileira, qual seja, a matriz hidroelétrica, que necessita de investimentos visando não só a expansão do sistema como a melhoria das condições tecnológicas relativas à eficiência na geração, transmissão e distribuição de energia elétrica proveniente de diversas matrizes.

Neste sentido, é conveniente conjugar a redução dos custos operacionais dos operadores dos transportes sobre trilhos mediante a desoneração tributária com a reversão de parte dessa desoneração na realização de investimentos visando a melhoria das condições de eficiência energética. A presente proposta de vincular a desoneração tributária à



Câmara dos Deputados
Comissão de Viação e Transportes

realização de investimentos no setor é similar à constante na Lei de Informática (Lei nº 8.248/91) e outros instrumentos já implementados,

Ante tudo o que foi exposto, somos pela **APROVAÇÃO** do projeto de lei nº. 1517/2015 na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado **JOÃO PAULO PAPA**
Relator



Câmara dos Deputados
Comissão de Viação e Transportes

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.517, DE 2015

Reduz a zero as alíquotas da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – Cofins e da Contribuição para o PIS/Pasep incidentes sobre a energia elétrica consumida por veículos elétricos utilizados no transporte público coletivo de passageiros urbano e metropolitano.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º

XLIII – Energia elétrica destinada à eletrificação das redes, terminais e sistemas de transportes públicos coletivos urbanos municipal ou metropolitano de passageiros por modal metroviário, ferroviário, inclusive por meio de veículos leves sobre trilhos e monotrilhos.

§ 8º. Para fazer jus ao benefício previsto no inciso XLIII, os operadores do serviço público de transporte deverão elaborar plano para a realização de investimentos, a ser aprovado pelo Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação, conforme regulamentação expedida pelo Poder Executivo, em:

I – atividades de pesquisa e desenvolvimento de tecnologia visando melhoria das condições de eficiência de geração, transmissão ou consumo de energia, por meio de equipes próprias de pesquisa e desenvolvimento, ou mediante convênio com centros ou institutos de pesquisa ou entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas; ou



Câmara dos Deputados Comissão de Viação e Transportes

II – na construção ou aquisição de bens reversíveis destinados ao incremento da eficiência energética do respectivo operador, a ser realizada no País; ou, ainda,

III - sob a forma de recursos financeiros, depositados trimestralmente no Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – FNDCT, criado pelo Decreto-Lei nº 719, de 31 de julho de 1969, e restabelecido pela Lei nº 8.172, de 18 de janeiro de 1991, o qual deverá destinar tais recursos, exclusivamente, à promoção de projetos estratégicos de pesquisa e desenvolvimento de tecnologia, produtos ou serviços relacionados à geração, transmissão ou distribuição de energia elétrica.

§9º. Os investimentos anuais de que trata o §8º, deverão corresponder a, no mínimo:

I – em 2017, 5% (cinco por cento) do valor correspondente à desoneração tributária efetiva obtida, de 1º de janeiro de 2016 a 31 de dezembro de 2016;

II – em 2018, 10% (dez por cento) do valor correspondente à desoneração tributária efetiva obtida, de 1º de janeiro de 2017 a 31 de dezembro de 2017;

III – em 2019, 15% (quinze por cento) do valor correspondente à desoneração tributária efetiva obtida, de 1º de janeiro de 2020 a 31 de dezembro de 2020;

IV – a partir de 2020, 20% (vinte por cento) do valor correspondente à desoneração tributária efetiva obtida entre 1º de janeiro a 31 de dezembro do ano-calendário anterior.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



Câmara dos Deputados Comissão de Viação e Transportes

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado **JOÃO PAULO PAPA**

Relator