



C0062511A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.517-B, DE 2015 (Do Sr. Deley)

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; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. JOÃO PAULO PAPA); e da Comissão de Minas e Energia, pela aprovação deste e do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes (relator: DEP. PAULO ABI-ACKEL).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
MINAS E ENERGIA;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIAÇÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

III - Na Comissão de Minas e Energia:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei reduz a 0 (zero) as alíquotas da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público – PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – Cofins incidentes sobre a energia elétrica consumida por veículos elétricos utilizados no transporte público coletivo de passageiros urbano e metropolitano.

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º

.....

XLII – energia elétrica consumida por metrôs, trens metropolitanos, trólebus, veículos leves sobre trilhos e monotrilhos utilizados no transporte público coletivo de passageiros urbano e metropolitano.

....." (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O País precisa dar um salto de qualidade nos transportes públicos nas grandes cidades, com mais metrôs, 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, 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 consumida pelos metrôs, trens metropolitanos, trólebus, veículos leves sobre trilhos e monotrilhos utilizados nessa atividade.

Segundo informações da ANEEL, a alíquota efetiva da Cofins e do PIS/Pasep incidentes sobre a energia elétrica é de 5,5%. A eliminação desse custo pode ser repassada às tarifas do transporte público, beneficiando a todos os brasileiros.

Tendo em vista a relevância desta proposição, esperamos

contar com o apoio de nossos Nobres Pares para o seu aprimoramento e aprovação.

Sala das Sessões, em 13 de maio de 2015.

Deputado DELEY

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

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

LEI N° 10.925, DE 23 DE JULHO DE 2004

Reduz as alíquotas do PIS/PASEP e da COFINS incidentes na importação e na comercialização do mercado interno de fertilizantes e defensivos agropecuários e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Ficam reduzidas a 0 (zero) as alíquotas da contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidentes na importação e sobre a receita bruta de venda no mercado interno de: ([Vide Decreto nº 5.630, de 22/12/2005](#))

I - adubos ou fertilizantes classificados no Capítulo 31, exceto os produtos de uso veterinário, da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI, aprovada pelo Decreto nº 4.542, de 26 de dezembro de 2002, e suas matérias-primas;

II - defensivos agropecuários classificados na posição 38.08 da TIPI e suas matérias-primas;

III - sementes e mudas destinadas à semeadura e plantio, em conformidade com o disposto na Lei nº 10.711, de 5 de agosto de 2003, e produtos de natureza biológica utilizados em sua produção;

IV - corretivo de solo de origem mineral classificado no Capítulo 25 da TIPI;

V - produtos classificados nos códigos 0713.33.19, 0713.33.29, 0713.33.99, 1006.20, 1006.30 e 1106.20 da TIPI;

VI - inoculantes agrícolas produzidos a partir de bactérias fixadoras de nitrogênio, classificados no código 3002.90.99 da TIPI;

VII - produtos classificados no Código 3002.30 da TIPI; e

VIII - (VETADO)

IX - farinha, grumos e sêmolas, grãos esmagados ou em flocos, de milho, classificados, respectivamente, nos códigos 1102.20, 1103.13 e 1104.19, todos da TIPI; ([Inciso acrescido pela Lei nº 11.051, de 29/12/2004](#))

X - pintos de 1 (um) dia classificados no código 0105.11 da TIPI; ([Inciso acrescido pela Lei nº 11.051, de 29/12/2004](#))

XI - leite fluido pasteurizado ou industrializado, na forma de ultrapasteurizado, leite em pó, integral, semidesnatado ou desnatado, leite fermentado, bebidas e compostos lácteos e fórmulas infantis, assim definidas conforme previsão legal específica, destinados ao consumo humano ou utilizados na industrialização de produtos que se destinam ao consumo humano; (*Inciso acrescido pela Lei nº 11.051, de 29/12/2004 e com nova redação dada pela Lei nº 11.488, de 15/6/2007*)

XII - queijos tipo mozarela, minas, prato, queijo de coalho, ricota, requeijão, queijo provolone, queijo parmesão, queijo fresco não maturado e queijo do reino; (*Inciso acrescido pela Lei nº 11.196, de 21/11/2005 e com nova redação dada pela Lei nº 12.655, de 30/5/2012*)

XIII - soro de leite fluido a ser empregado na industrialização de produtos destinados ao consumo humano. (*Inciso acrescido pela Lei nº 11.488, de 15/6/2007*)

XIV - farinha de trigo classificada no código 1101.00.10 da Tipi; (*Inciso acrescido pela Lei nº 11.787, de 25/9/2008*)

XV - trigo classificado na posição 10.01 da Tipi; (*Inciso acrescido pela Lei nº 11.787, de 25/9/2008*)

XVI - pré-misturas próprias para fabricação de pão comum e pão comum classificados, respectivamente, nos códigos 1901.20.00 Ex 01 e 1905.90.90 Ex 01 da Tipi; (*Inciso acrescido pela Lei nº 11.787, de 25/9/2008*)

XVII - (*VETADO na Lei nº 12.096, de 24/11/2009*)

XVIII - massas alimentícias classificadas na posição 19.02 da Tipi; (*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 552, de 1/12/2011, com redação dada pela Lei nº 12.655, de 30/5/2012*)

XIX - carnes bovina, suína, ovina, caprina e de aves e produtos de origem animal classificados nos seguintes códigos da Tipi: (*“Caput” do inciso acrescido pela Medida Provisória nº 609, de 8/3/2013, convertida na Lei nº 12.839, de 9/7/2013*)

a) 02.01, 02.02, 0206.10.00, 0206.2, 0210.20.00, 0506.90.00, 0510.00.10 e 1502.10.1; (*Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 609, de 8/3/2013, convertida na Lei nº 12.839, de 9/7/2013*)

b) 02.03, 0206.30.00, 0206.4, 02.07, 02.09 e 0210.1 e carne de frango classificada no código 0210.99.00; e (*Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 609, de 8/3/2013, convertida na Lei nº 12.839, de 9/7/2013*)

c) 02.04 e miudezas comestíveis de ovinos e caprinos classificadas no código 0206.80.00; (*Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 609, de 8/3/2013, convertida na Lei nº 12.839, de 9/7/2013*)

d) (*VETADA na Lei nº 12.839, de 9/7/2013*)

XX - peixes e outros produtos classificados nos seguintes códigos da Tipi: (*“Caput” do inciso acrescido pela Medida Provisória nº 609, de 8/3/2013, convertida na Lei nº 12.839, de 9/7/2013*)

a) 03.02, exceto 0302.90.00; e (*Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 609, de 8/3/2013, convertida na Lei nº 12.839, de 9/7/2013*)

b) 03.03 e 03.04; (*Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 609, de 8/3/2013, convertida na Lei nº 12.839, de 9/7/2013*)

c) (*VETADA na Lei nº 12.839, de 9/7/2013*)

XXI - café classificado nos códigos 09.01 e 2101.1 da Tipi; (*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 609, de 8/3/2013, convertida na Lei nº 12.839, de 9/7/2013*)

XXII - açúcar classificado nos códigos 1701.14.00 e 1701.99.00 da Tipi; (*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 609, de 8/3/2013, retificado no DOU de 13/3/2013, com redação dada pela Lei nº 12.839, de 9/7/2013*)

XXIII- óleo de soja classificado na posição 15.07 da Tipi e outros óleos vegetais

classificados nas posições 15.08 a 15.14 da Tipi; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 609, de 8/3/2013, convertida na Lei nº 12.839, de 9/7/2013)

XXIV - manteiga classificada no código 0405.10.00 da Tipi; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 609, de 8/3/2013, convertida na Lei nº 12.839, de 9/7/2013)

XXV - margarina classificada no código 1517.10.00 da Tipi; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 609, de 8/3/2013, convertida na Lei nº 12.839, de 9/7/2013)

XXVI - sabões de toucador classificados no código 3401.11.90 Ex 01 da Tipi; (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 609, de 8/3/2013, convertida na Lei nº 12.839, de 9/7/2013)

XXVII - produtos para higiene bucal ou dentária classificados na posição 33.06 da Tipi; e (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 609, de 8/3/2013, convertida na Lei nº 12.839, de 9/7/2013)

XXVIII - papel higiênico classificado no código 4818.10.00 da Tipi. (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 609, de 8/3/2013, convertida na Lei nº 12.839, de 9/7/2013)

XXIX - (VETADO na Lei nº 12.839, de 9/7/2013);

XXX - (VETADO na Lei nº 12.839, de 9/7/2013);

XXXI - (VETADO na Lei nº 12.839, de 9/7/2013);

XXXII - (VETADO na Lei nº 12.839, de 9/7/2013);

XXXIII - (VETADO na Lei nº 12.839, de 9/7/2013);

XXXIV - (VETADO na Lei nº 12.839, de 9/7/2013);

XXXV - (VETADO na Lei nº 12.839, de 9/7/2013);

XXXVI - (VETADO na Lei nº 12.839, de 9/7/2013);

XXXVII - (VETADO na Lei nº 12.839, de 9/7/2013);

XXXVIII - (VETADO na Lei nº 12.839, de 9/7/2013);

XXXIX - (VETADO na Lei nº 12.839, de 9/7/2013);

XL - (VETADO na Lei nº 12.839, de 9/7/2013);

XLI - (VETADO na Lei nº 12.839, de 9/7/2013);

XLII - (VETADO na Lei nº 12.839, de 9/7/2013);

§ 1º (Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 433, de 27/5/2008, convertida na Lei nº 11.787, de 25/9/2008, e revogado pela Medida Provisória nº 609, de 8/3/2013, convertida na Lei nº 12.839, de 9/7/2013)

§ 2º O Poder Executivo poderá regulamentar a aplicação das disposições deste artigo. (Parágrafo único renumerado para § 2º com redação dada pela Medida Provisória nº 433, de 27/5/2008, convertida na Lei nº 11.787, de 25/9/2008)

§ 3º (Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.794, de 2/4/2013) (Revogado pela Lei nº 12.839, de 9/7/2013)

§ 4º Aplica-se a redução de alíquotas de que trata o *caput* também à receita bruta decorrente das saídas do estabelecimento industrial, na industrialização por conta e ordem de terceiros dos bens e produtos classificados nas posições 01.03, 01.05, 02.03, 02.06.30.00, 0206.4, 02.07 e 0210.1 da Tipi. (Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.839, de 9/7/2013)

§ 5º (VETADO na Lei nº 12.715, de 17/9/2012) (VETADO na Lei nº 12.839, de 9/7/2013)

§ 6º (VETADO na Lei nº 12.839, de 9/7/2013);

§ 7º (VETADO na Lei nº 12.839, de 9/7/2013);

Art. 2º O art. 14 da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 14.

.....
 § 3º Aplicam-se à nafta petroquímica destinada à produção ou formulação de gasolina ou diesel as disposições do art. 4º da Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998, e dos arts. 22 e 23 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, incidindo as alíquotas específicas:

I - fixadas para o óleo diesel, quando a nafta petroquímica for destinada à produção ou formulação exclusivamente de óleo diesel;

II - fixadas para a gasolina, quando a nafta petroquímica for destinada à produção ou formulação de óleo diesel ou gasolina." (NR)

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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 metrôs, trens metropolitanos, trólebus, veículos leves sobre trilhos e monotrilhos utilizados no transporte público coletivo de passageiros urbano e metropolitano.

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 metrôs, 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 consumida pelos metrôs, trens metropolitanos, trólebus, veículos leves sobre trilhos e monotrilhos 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 desoneraram o ICMS sobre tal custo.

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 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 14 de dezembro de 2015.

Deputado **JOÃO PAULO PAPA**
Relator

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

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.

Sala da Comissão, em 14 de dezembro de 2015.

Deputado JOÃO PAULO PAPA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou, com substitutivo, o Projeto de Lei nº 1.517/2015, nos termos do Parecer do Relator, Deputado João Paulo Papa.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Washington Reis - Presidente, Julio Lopes - Vice-Presidente, Baleia Rossi, Christiane de Souza Yared, Cleber Verde, Danrlei de Deus Hinterholz, Diego Andrade, Edinho Araújo, Fernando Jordão, Gonzaga Patriota, Laudívio Carvalho, Luiz Carlos Ramos , Marcelo Matos, Marcio Alvino, Marquinho Mendes, Mauro Mariani, Milton Monti, Nelson Marquezelli, Remídio Monai, Renzo Braz, Roberto Britto, Roberto Sales, Ronaldo Carletto, Silas Freire, Tenente Lúcio, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Benjamin Maranhão, Deley, Fábio Ramalho, Flaviano Melo, Jaime Martins, Jose Stédile, Júlia Marinho, Leônidas Cristino, Mário Negromonte Jr., Marx Beltrão , Miguel Haddad, Ricardo Izar, Simão Sessim e Zenaide Maia.

Sala da Comissão, em 4 de maio de 2016.

Deputado WASHINGTON REIS
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Reduc 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

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.

Sala da Comissão, em 04 de maio de 2016.

**Deputado WASHINGTON REIS
Presidente**

COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei em análise tem como objetivo desonerar a energia elétrica consumida por 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 consumida pelos metrôs, trens metropolitanos, trólebus, veículos leves sobre trilhos e monotrilhos utilizados nessa atividade.

Conforme explica o autor na justificação da matéria, a alíquota efetiva da Cofins e do PIS/Pasep incidentes sobre a energia elétrica é de 5,5%. A eliminação desse custo pode ser repassada às tarifas do transporte público, beneficiando a todos os brasileiros.

A proposição principal foi distribuída às Comissões de Viação e Transportes – CVT, de Minas e Energia – CME; de Finanças e Tributação – CFT; e de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC, sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e terminativa pela CFT e CCJC, nos termos, respectivamente, dos arts. 24, II, e 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, tramitando em regime ordinário.

Na Comissão de Viação e Transportes a proposição foi aprovada na forma do SUBSTITUTIVO oferecido pelo Relator da matéria, o Ilustre Deputado JOÃO PAULO PAPA.

Cabe a esta Comissão de Minas e Energia a apreciação da matéria sob o enfoque da política e estrutura de preços de recursos energéticos, a teor do disposto no art. 32, inciso XIV, alínea “f”, do Regimento Interno.

Decorrido o prazo regimental, nesta Comissão, não foram apresentadas emendas ao Projeto de Lei em exame.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Reconhecemos como meritória a iniciativa do Deputado DELEY de estabelecer incentivos para o transporte público coletivo de passageiros urbano e metropolitano.

Para o setor elétrico, parece-nos indiferentes as medidas constantes da proposição principal, uma vez que, a rigor os valores das contribuições sociais arrecadadas pelas distribuidoras de energia elétrica são integralmente repassadas à Receita Federal. Portanto, o estabelecimento da alíquota zero afeta apenas a arrecadação federal de tributos e não as receitas das concessionárias de energia elétrica.

Cremos, porém, que a proposição não observa as limitações impostas no inciso II do art. 5º e nos arts. 14 e 17 da chamada Lei de Responsabilidade Fiscal, a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, que determina que a instituição de qualquer benefício tributário em lei deve vir acompanhada de uma análise do impacto do benefício nas contas públicas e das medidas compensatórias associadas, tema que deverá ser oportunamente examinado pela doura Comissão de Finanças e Tributação – CFT.

Quanto ao SUBSTITUTIVO aprovado pela doura Comissão de Viação e Transportes, essa proposição, além de estabelecer o mesmo benefício tributário de que trata a proposição principal, determina que, para fazerem jus ao referido benefício tributário, os operadores do serviço público de transporte deverão elaborar plano para a realização de investimentos visando a melhoria das condições de eficiência energética da prestação do serviço, que deverá ser aprovado pelo Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação, conforme regulamentação expedida pelo Poder Executivo.

A rigor, essa proposição também deve ser considerada meritória pela CME uma vez que, do ponto de vista energético, pretende estabelecer investimentos objetivando incrementar a eficiência energética da prestação do serviço público de transporte urbano e metropolitano.

No entanto, lembramos que recentemente o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação fundiu-se com o Ministério das Comunicações, passando a chamar-se Ministério de Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações. Adicionalmente, destacamos que, salvo melhor juízo, o estabelecimento de competência para o Ministério de Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações é matéria de iniciativa exclusiva da Presidência da República a teor do que estabelece a Constituição Federal no art. 61, § 1º, II, “e” combinado com o art. 84, VI, “a”, tema que deverá ser oportunamente examinado pela doura Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC.

Assim, tendo em vista todo o exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do PL nº 1.517, de 2015, e do **SUBSTITUTIVO** proposto pela CVT, recomendando aos nobres pares que nos acompanhem no voto.

Sala da Comissão, em 25 de novembro de 2016.

Deputado **PAULO ABI-ACKEL**

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Minas e Energia, em Reunião Extraordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 1.517/2015 e o Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Paulo Abi-Ackel.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Paulo Feijó - Presidente, Edio Lopes - Vice-Presidente, Abel Mesquita Jr., Aluisio Mendes, Arnaldo Jordy, Beto Salame, Cabuçu Borges, Carlos Andrade, Fabio Garcia, José Reinaldo, Jose Stédile, Leônidas Cristino, Lucio Mosquini, Marcelo Álvaro Antônio, Marcus Vicente, Simão Sessim, Vander Loubet, Altineu Côrtes, Bilac Pinto, Cabo Sabino, Cleber Verde, Edinho Bez, Ezequiel Fonseca, Francisco Chapadinha, Irajá Abreu, João Carlos Bacelar, João Fernando Coutinho, Junior Marreca, Magda Mofatto, Mário Negromonte Jr., Missionário José Olimpio, Ronaldo Benedet, Rubens Pereira Júnior, Sergio Vidigal, Tereza Cristina e Vicentinho Júnior.

Sala da Comissão, em 14 de dezembro de 2016.

Deputado **PAULO FEIJÓ**

Presidente

FIM DO DOCUMENTO