



**PROJETO DE LEI N.º 1.609, DE 2007**  
**(Apensados Projetos de Lei nº 2.256/2007, 3.182/2008, 7.482/2017, 3.339/2019,**  
**6.246/2019 e 1.712/2021)**

“Dispõe sobre a substituição gradativa, em todo o território nacional, de combustíveis derivados de petróleo por outros produzidos a partir da biomassa, e dá outras providências.”

Autor: **Deputado DR. TALMIR**

Relator: **Deputado LUIS MIRANDA**

## **I - RELATÓRIO**

O Projeto de Lei n.º 1.609, de 2007, de autoria do Senhor Deputado Dr. Talmir, dispõe sobre a substituição gradativa, em todo o território nacional, de combustíveis derivados de petróleo por outros produzidos a partir da biomassa, e dá outras providências.

Conforme despacho da Mesa da Câmara dos Deputados, o Projeto em exame deve ser apreciado pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, pela Comissão de Minas e Energia, por esta Comissão de Finanças e Tributação e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. O exame desta Comissão de Finanças e Tributação deverá dar-se exclusivamente com respeito à adequação financeira e orçamentária da proposição (art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD)).

Ao projeto principal foram apensados:





a) PL nº 2.256/2007, de autoria do Deputado Henrique Fontana, que “dispõe sobre a renovação e adaptação da frota do serviço público de transporte coletivo rodoviário de passageiros para a utilização de biocombustíveis”;

b) PL nº 3.182/2008, de autoria do Deputado Marcio Junqueira, que “torna obrigatório, no prazo de vinte anos, o uso de biodiesel como principal fonte energética na Amazônia Legal e dá outras providências”;

c) PL nº 7.482/2017, de autoria do Deputado Beto Rosado, que “institui sistemática de planejamento de ações voltadas para eficiência energética no Brasil, estabelece políticas de eficiência energética para o setor de transportes e dá outras providências”;

d) PL nº 3.339/2019, de autoria dos Deputados Rodrigo Agostinho e Rosana Valle, que “dispõe sobre a vedação da produção, comercialização, venda, licenciamento e circulação de veículos novos de tração automotora, movidos a combustível fóssil, na data que especifica em território nacional, dá nova redação a Lei nº 10.438 de 26 de abril de 2002, e dá outras providências”;

e) PL nº 6.246/2019, de autoria do Deputado Nilto Tatto, que “dispõe sobre a proibição de fabricação, comercialização e circulação de motores a combustão”;

f) PL nº 1.712/2021, de autoria do Deputado José Nelto, que “define como meta o fim de comercialização de veículos movidos a combustíveis fósseis”.

Em 17/12/2008, a Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio aprovou unanimemente o PL n.º 1.609/2007, e os Projetos de Lei n.ºs 2.256/2007 e 3.182/2008, apensados, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Jilmar Tatto. Dito substitutivo estabelece critérios para o uso dos biocombustíveis e autoriza o Poder Executivo a introduzir modificações na estrutura organizacional interna do então Ministério da Ciência e Tecnologia; e a criar programa governamental e o denominado “Protocolo Agroambiental”.





Em 7/12/2011, a Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável rejeitou o PL n.º 1.609/2007, e os Projetos de Lei n.ºs 2.256/2007 e 3.182/2008, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Marcio Bittar.

Em 22/12/2011, despacho da Mesa Diretora da Câmara dos Deputados transferiu ao Plenário a competência para apreciar o PL n.º 1.609/2007, por ter-se configurado a hipótese do art. 24, inciso II, alínea “g”, do RICD.

Em 31/10/2012, a Comissão de Minas e Energia opinou unanimemente pela rejeição do PL n.º 1.609/2007, e os Projetos de Lei n.ºs 2.256/2007 e 3.182/2008, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Guilherme Mussi.

O projeto vem a esta Comissão de Finanças e Tributação para manifestação quanto à compatibilidade e adequação financeira e orçamentária .

Não foi aberto prazo de emendas nesta Comissão, por se tratar de matéria sujeita à deliberação do Plenário (art. 120 do RICD).

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

### **Do exame da adequação e compatibilidade financeira e orçamentária**

Nos termos da letra *h* do inciso X do art. 32 do RICD, compete a esta Comissão o exame dos “aspectos financeiros e orçamentários públicos de quaisquer proposições que importem aumento ou diminuição da receita ou da despesa pública, quanto à sua compatibilidade ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual.”

O RICD (arts. 32, X, *h*, e 53, II) e a Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação (NI/CFT) definem que o exame de compatibilidade ou adequação se fará por meio da análise da conformidade da proposição com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias, o orçamento anual. Além disso, a NI/CFT prescreve que também nortearão a análise outras normas pertinentes à receita e despesa públicas. São consideradas como outras normas, especialmente, a





Constituição Federal e a Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000).

O art. 1º, §1º, da NI/CFT define como compatível “a proposição que não conflite com as normas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias, da lei orçamentária anual e das demais disposições legais em vigor” e como adequada “a proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual”.

### **Exame da compatibilidade ou adequação financeira e orçamentária do PL n.º 1.609/2007**

O PL n.º 1.609/2007 dispõe sobre a substituição dos combustíveis derivados de petróleo por combustíveis derivados de fontes da biomassa nas seguintes situações: nos usos em caldeiras e outros equipamentos industriais; na geração de energia elétrica; em motores de veículos de transporte; e na fabricação de lubrificantes. Dita substituição dar-se-ia nos seguintes percentuais e prazos: quarenta por cento, no prazo de dois anos, e cem por cento, no prazo de cinco anos. Adicionalmente, o Projeto dispõe sobre as condições para obtenção de financiamento, por entidades oficiais de crédito, para a consecução de suas determinações.

A partir do exame do PL n.º 1.609/2007, concluímos por sua adequação e compatibilidade financeira e orçamentária com a legislação pertinente.

### **Exame da compatibilidade ou adequação financeira e orçamentária do Substitutivo ao PL n.º 1.609/2007 aprovado na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio**

No tangente ao setor público, o Substitutivo ao PL n.º 1.609/2007 aprovado na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio restringe-se a conceder autorizações ao Poder Executivo para introduzir modificações na estrutura organizacional interna do Ministério da Ciência e Tecnologia (atualmente Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações); e para criar programa governamental e o denominado “Protocolo Agroambiental”.





Dessa forma, conclui-se que não há o que se falar em implicações diretas e inescapáveis da matéria – sejam orçamentárias, sejam financeiras – relacionadas com variações quantitativas de receitas ou despesas públicas.

**Exame da compatibilidade ou adequação financeira e orçamentária do PL n.º 2.256/2007**

O PL n.º 2.256/2007 dispõe sobre a renovação ou adaptação da frota do serviço público de transporte coletivo rodoviário de passageiros para a utilização de biocombustíveis. O seu art. 2º determina que todas as frotas utilizadas nessa modalidade de serviço público deverão passar a ter veículos movidos a biocombustíveis, e estabelece percentuais a serem atingidos em prazos determinados.

A competência constitucional da União em relação à prestação do serviço público de transporte rodoviário coletivo de passageiros se restringe aos serviços de transporte interestadual e internacional, que poderão ser explorados diretamente ou mediante concessão, permissão ou autorização. O serviço público de transporte urbano está a cargo dos municípios, enquanto o de transporte intermunicipal, não referido explicitamente no texto constitucional, situa-se, a título de competência residual, na esfera estadual (art. 25, § 1º, da Constituição Federal).

Para fins de exame do impacto das disposições do Projeto em questão sobre as receitas e despesas da União, concentremo-nos na exploração dos serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros a cargo a União, quais sejam os interestaduais e os internacionais.

Amparada pelo que determina a Lei n.º 10.233, de 5 de junho de 2011, que a criou, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT tem promovido processos licitatórios para a outorga de permissão para prestação regular de serviço de transporte terrestre coletivo de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura, no qual se inclui a modalidade rodoviária. Nesses certames, tem-se estabelecido que as receitas necessárias para o cumprimento dos encargos da permissão e para remunerar a permissionária devem advir da cobrança de tarifa dos passageiros e de outras fontes provenientes de serviços acessórios, definidos em resolução da ANTT. Os contratos celebrados a partir da conclusão do certame





licitatório consideram, ainda, a necessidade de manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro, cujo restabelecimento dar-se-ia, quando se fizesse necessário, pela revisão da tarifa contratual inicialmente acordada. Uma das hipóteses que têm sido admitidas como ensejadoras de dita revisão é a criação ou alteração de quaisquer encargos legais após a data de realização da licitação, que comprovadamente impactem no equilíbrio econômico-financeiro do correspondente contrato.

Pode-se concluir, de imediato, que a imposição trazida pelo PL n.º 2.256/2007, referente à adaptação ou substituição dos veículos utilizados pelas permissionárias do serviço público de transporte coletivo rodoviário de passageiros, constituir-se-ia em novo encargo legal incidente sobre essas empresas, o que abalaria o equilíbrio econômico-financeiro dos seus contratos firmados com a ANTT. No entanto, tendo-se em vista que a solução dessa nova situação dar-se-ia com a revisão das tarifas contratadas, e que não envolveria a utilização de recursos públicos nem a concessão de subsídios por parte da União, podemos concluir que não há o que se falar em implicações diretas e inescapáveis da matéria – sejam orçamentárias, sejam financeiras – relacionadas com variações quantitativas de receitas ou despesas públicas federais.

### **Exame da compatibilidade ou adequação financeira e orçamentária do PL n.º 3.182/2008**

O PL n.º 3.182/2008 pretende tornar obrigatório, no prazo de vinte anos a partir da entrada em vigor da correspondente Lei, o uso de biodiesel em percentual mínimo de sessenta por cento de todos os combustíveis utilizados como fonte energética na Amazônia Legal, tanto para produção de energia elétrica em usinas termelétricas, quanto para a alimentação de motores veiculares de meios de transporte aquaviário, ferroviário e rodoviário. Adicionalmente, prevê o Projeto a aplicação de penalidades aos infratores da Lei.

Na região da Amazônia Legal, assim como em outras partes do território nacional, encontram-se instaladas e em operação usinas termelétricas pertencentes a empresas estatais federais. Parte dessas usinas utilizam combustíveis outros, que não o biodiesel, e, por isso, tais empresas estariam obrigadas às determinações do





Projeto em questão e, ainda, sujeitas a eventual impacto financeiro e orçamentário provocado por sua aprovação.

Entretanto, na análise desse possível impacto nas contas públicas federais, deve ser considerado o bastante prolongado prazo de vinte anos e o limitado percentual de sessenta por cento estabelecidos pela proposição no corpo de suas exigências de adaptação, que parecem proporcionar razoáveis condições para a reestruturação dessas empresas, caso o PL fosse aprovado. Ademais, cumpre observar que mencionadas usinas são objeto de concessão do Estado para funcionamento e coexistem com inúmeras outras do mesmo setor produtivo, operando em condições concorrenciais de mercado na sua atividade precípua. Por não serem empresas dependentes, as estatais do setor de energia eventualmente afetadas pelas medidas do Projeto em exame têm receitas e despesas que não podem ser consideradas puramente públicas, haja vista, inclusive, que suas receitas provêm de geração própria a partir de sua atuação em ambiente de mercado. Tanto o é, que somente seus investimentos – e não, suas despesas correntes – estão sujeitos à consignação no seio da lei orçamentária anual da União e à aprovação pelo Parlamento.

Por conseguinte, consideramos não ser possível aventarem-se implicações certas, diretas, especiais e mensuráveis dos dispositivos do PL n.º 3.182/2008 em termos de variações quantitativas de receitas ou despesas públicas da União.

### **Exame da compatibilidade ou adequação financeira e orçamentária do PL n.º 7.482/2017**

O PL n.º 7.482/2017 institui sistemática de planejamento de ações voltadas para eficiência energética no Brasil e estabelece políticas de eficiência energética para o setor de transportes, entre outras providências. Com respeito a esse projeto, não foram encontrados elementos que apontassem possível impacto, advindo de sua eventual aprovação, em receitas ou despesas públicas da União.

### **Exame da compatibilidade ou adequação financeira e orçamentária do PL n.º 3.339/2019**







O PL nº 3.339/2019, no art. 2º, pretende conceder, a partir de sua publicação, “tratamento tributário diferenciado aos fabricantes de veículos movidos exclusivamente à energia elétrica e/ou renovável e ambientalmente sustentáveis produzidos no Brasil”. Dito tratamento especial prevê, entre outros benefícios tributários, (i) isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) por trinta anos; (ii) dedução de 50% do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL); (iii) redução de 30% (trinta por cento) do Programa de Integração Social – PIS e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS sobre a produção automotiva de veículos definidos no *caput*; (iv) redução de 20% sobre o Imposto sobre Operações Financeiras - IOF e a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE; e (v) redução de 35% (trinta e cinco por cento) para zero, até 1º de janeiro de 2040, a alíquota do Imposto de Importação (II) para carros elétricos e movidos a células de combustível.

A partir do exame do PL n.º 3.339/2019, concluímos por sua adequação e compatibilidade financeira e orçamentária com a legislação pertinente.

#### **Exame da compatibilidade ou adequação financeira e orçamentária do PL n.º 6.246/2019**

O PL nº 6.246/2019 dispõe sobre a proibição de fabricação, comercialização e circulação de motores a combustão, nos termos que apresenta. Adicionalmente, no art. 5º, a proposição trata de incentivos tributários para a viabilização da substituição gradual dos veículos a combustão pelos elétricos.

A partir do exame do PL n.º 6.246/2019, concluímos por sua adequação e compatibilidade financeira e orçamentária com a legislação pertinente.

#### **Exame da compatibilidade ou adequação financeira e orçamentária do PL n.º 1.712/2021**

O PL nº 1.712/2021 trata do fim da comercialização de veículos movidos a combustíveis fósseis no Brasil, com as exceções que prevê no seu texto.







Com respeito a esse projeto, não foram encontrados elementos que apontassem possível impacto, advindo de sua eventual aprovação, em receitas ou despesas públicas da União.

Por todo o exposto, concluímos pela compatibilidade e adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei n.º 1.609/2007 e dos PLs nº 3.339/2019 e 6.246/2019, apensados; e pela não implicação da matéria em aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária dos PLs nºs 2.256/2007, 3.182/2008, 7.482/2017 e 1.712/2021, apensados, e do Substitutivo aprovado na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio.

Sala da Comissão, em

**Deputado LUIS MIRANDA**

**Relator**

