

PROJETO DE LEI Nº 4861, DE 05 DE OUTUBRO DE 2023
(Do Sr. Hugo Leal)

Dispõe sobre a adoção de uma política de incentivos visando à transição para a utilização de combustíveis com menores índices de emissões.

EMENDA Nº /2023
(Do Sr. Julio Lopes)

Exclua-se o Art. 3º do Projeto de Lei nº 4861 de 2023.

O Art. 12 do Projeto de Lei nº 4861 de 2023, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 12. Deverão ser concedidos incentivos para que haja um percentual mínimo de 20% de veículos movidos a biodiesel e a gás natural veicular/**biometano** nas concessões envolvendo transporte coletivo de passageiros.”

O Art. 13 do Projeto de Lei nº 4861 de 2023, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 13. O edital de licitação poderá prever a isenção de tarifas em rodovias federais por um período de 5 (cinco) anos para veículos pesados movidos a biodiesel e gás natural veicular/**biometano**.”

O Art. 14 do Projeto de Lei nº 4861 de 2023, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 14. Os editais de licitação deverão constar um percentual mínimo de 20% para a aquisição de veículos movidos a gás natural **veicular/biometano** e biodiesel.”

O Art. 15 do Projeto de Lei nº 4861 de 2023, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 15. Os corredores de baixo carbono têm como objetivo a utilização de combustíveis com baixa emissão de carbono, como o gás natural e o biometano.”

O Art. 16 do Projeto de Lei nº 4861 de 2023, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16. **O Governo Federal deverá articular com os Estados a criação de rotas sustentáveis.**”

Exclua-se o Parágrafo Único do artigo 16 do Projeto de Lei nº 4861 de 2023.



Acrescente-se onde couber no Projeto de Lei nº 4861 de 2023, o seguinte artigo, renumerando-se os demais se necessário:

“Art. Para efeito de apuração do imposto sobre a renda, as pessoas jurídicas tributadas com base no lucro real beneficiárias terão direito à depreciação acelerada incentivada, calculada pela aplicação da taxa de depreciação usualmente admitida multiplicada por 4 (quatro), no caso de veículos automotores para transporte de mercadorias com novas tecnologias de propulsão, sem prejuízo da depreciação contábil, classificados nas posições 87.01, 87.02, 87.04, 87.05, 87.06, 87.07 e 87.16, da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI, aprovada pelo Decreto nº 10.923, de 30 de dezembro de 2021.

§ 1º O disposto no caput se aplica aos bens que utilizem novas tecnologias de propulsão: GNV, GNL e biometano.

§ 2º A depreciação acelerada incentivada 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; e
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.

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

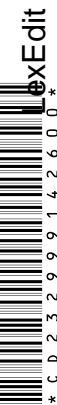
§ 4º A partir do período de apuração em que for atingido o limite de que trata o § 3º, o valor da depreciação, registrado na contabilidade, deverá ser adicionado ao lucro líquido para efeito de determinação do lucro real.

§ 5º A depreciação acelerada incentivada, de que trata o caput, terá vigência de 5 (cinco) anos, a partir da publicação desta lei.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta tem como objetivo não restringir a movimentação do gás natural veicular e do biometano e incluir o biometano nos capítulos que tratam das concessões de transporte coletivo, licitações em geral e da instituição dos corredores de baixo carbono.

O aproveitamento do biometano é a alternativa mais competitiva e madura para alcançar os compromissos climáticos em setores de maior dificuldade de



descarbonização, como o transporte. Além disso, o biometano oferece várias vantagens, sendo uma fonte de energia renovável produzida nacionalmente e com preços vinculados à moeda local, tecnicamente equivalente e intercambiável com o gás natural, conforme resoluções da ANP. Devido a essas características, o biometano utiliza a mesma infraestrutura que o gás natural, seja por meio de gasodutos de distribuição e transporte, seja na forma de distribuição via GNC (Gás Natural Comprimido) e GNL (Gás Natural Liquefeito).

De acordo com o levantamento da Associação Brasileira do Biogás (ABiogás), o estado do Rio de Janeiro tem um potencial de produção de biometano estimado em 1,3 milhões de m³/dia.

Além disso, não deve haver limitação na forma de transporte do gás natural e do biometano, permitindo que seja movimentado por gasodutos de distribuição e transporte, dutos dedicados ou modais alternativos de transporte, como GNC e/ou GNL.

O art. 25, parágrafo 2º da Constituição Federal prevê que cabe aos Estados explorar diretamente, ou mediante concessão, os serviços locais de gás canalizado, na forma da lei, vedada a edição de medida provisória para a sua regulamentação. Diante disso, sugere-se que a articulação para a criação das rotas sustentáveis ocorra entre o Governo Federal e os Estados.

Para tanto, solicitamos aos nobres pares o apoio para a aprovação da presente Emenda.

Sala das Comissões, de novembro de 2023.

Deputado Federal Julio Lopes
(PP-RJ)

