

COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

PROJETO DE LEI Nº 6.123, DE 2019

Institui a Política Nacional de Incentivo à Geração de Energia Solar Fotovoltaica Conectada a Sistemas de Eletromobilidade sobre Trilhos (PNESET) para transporte de passageiros por metrô, trens, trólebus, veículos leves sobre trilhos (VLT) e mon trilhos urbano e metropolitano; altera a Lei nº 11.033/2004.

Autor: Deputado RODRIGO AGOSTINHO – PSB/SP

Relator: Deputado ICARO DE VALMIR – PL/SE

I – RELATÓRIO

O projeto de Lei em apreciação, apresentado pelo nobre autor Dep. Rodrigo Agostinho, que altera a Lei nº 11.033/2004, visa instituir a Política Nacional de Incentivo à Geração de Energia Solar Fotovoltaica Conectada a Sistemas de Eletromobilidade sobre Trilhos (PNESET) para transporte de passageiros por metrô, trens, trólebus, veículos leves sobre trilhos (VLT) e mon trilhos urbano e metropolitano.

Este projeto busca diversificar a matriz energética do setor de eletromobilidade, estabelecendo instrumentos econômicos para auxiliar na implementação da política instituída, através de incentivos tributários voltados para a fabricação de trilhos e material rodante, assim como obras de infraestrutura e operação de transportes sobre trilhos.

Além disso, prevê a desoneração tributária das contribuições PIS/COFINS incidentes sobre a energia elétrica consumida pelo transporte público coletivo de passageiros urbano e metropolitano e a inclusão desse segmento no Regime Tributário para incentivo à Modernização e à Ampliação da estrutura



Portuária – REPORTO, disciplinado pela Lei nº 11.033/2004.

Uma última medida proposta do projeto de lei é a permissão da contabilização de depreciação dos bens utilizados na execução de obras e serviços relacionados ao transporte de passageiros e mercadorias sobre trilhos, destinados ao ativo imobilizado da pessoa jurídica adquirente, na apuração do imposto de renda e em taxas mais aceleradas do que as previstas legalmente.

Tudo isto com o intuito de favorecer novos investimentos no transporte público coletivo de passageiros urbano e metropolitano, propondo uma majoração da incidência da contribuição de intervenção sobre o domínio econômico (Cide-combustíveis) sobre o óleo diesel e gasolina.

Para a apreciação da matéria foram designadas esta comissão de viação e transporte, assim como a comissão de minas e energia e a comissão de constituição e justiça e de cidadania, as quais devem se pronunciar sobre a matéria em caráter conclusivo.

Na Comissão de Viação e Transportes, o parecer do relator com o voto pela **APROVAÇÃO** foi aprovado pelos deputados.

Nesta Comissão de Minas e Energia, encerrado o prazo regimental, não foram oferecidas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Autor do projeto, a fim de instituir a Política Nacional de Incentivo à Geração de Energia Solar Fotovoltaica Conectada a Sistemas de Eletromobilidade sobre Trilhos (PNESET) para o transporte de passageiros por metrô, trens, trólebus, veículos leves sobre trilhos (VLT) e monotrilhos urbano e metropolitano, altera a Lei nº 11.033/2004, no sentido de incluir os bens e as modernizações necessárias à implantação de sistemas próprios de geração de energia fotovoltaica pelas operadoras aos modais de eletromobilidade no Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO.

Para auxiliar na implementação da política proposta, o projeto delineia instrumentos econômicos, tais como incentivos tributários voltados à



fabricação de trilhos e material rodante, assim como para obras de infraestrutura e operação do transporte sobre trilhos.

No mesmo sentido, o projeto trata da desoneração tributária das contribuições PIS/CONFINS incidentes sobre a energia elétrica consumida pelo transporte público coletivo de passageiros urbano e metropolitano e a inclusão deste segmento no REPORTO.

Versando especialmente sobre o mérito, no que tange a esta Comissão de Minas e Energia, verificamos que, ao criar a Política Nacional de Incentivo à Geração de Energia Solar Fotovoltaica Conectada a Sistemas de Eletromobilidade sobre Trilhos, o projeto estabelece uma série de objetivos que buscam promover uma significativa melhora na diversificação da matriz energética, estimulando pesquisas e inovações, bem como o desenvolvimento de uma estratégia nacional para a geração de energia solar.

Entretanto, embora seja meritório, o art. 3º do projeto de lei prevê uma renúncia fiscal que ao em vez de promover o desenvolvimento econômico, provocará um aumento no preço do transporte público, uma vez que para custear o incentivo, será majorada a contribuição de intervenção sobre o domínio econômico (CIDE-Combustíveis) sobre o óleo diesel e a gasolina.

Além disso, esse dispositivo se exime de apresentar medida compensatória para a renúncia fiscal e amplia o benefício tributário para outro tipo de fato gerador.

Segundo dados da Associação Nacional de Transportes Público (ANTP), dentre os 28% da população que se locomove por transporte público, apenas 4% utilizam veículos sobre trilhos. De acordo com o Anuário da Associação Nacional de Transportes Urbanos - NTU (2022/2023), o óleo diesel é o insumo com a segunda maior representatividade na composição dos custos do setor de transporte público por ônibus, representando 30,9% do custo total.

Ora, o incentivo às fontes de energia solar para eletromobilidade não guarda relação com combustíveis fontes de energia para transporte, majoritariamente diesel e gasolina, desrespeitando a finalidade dos recursos da CIDE, dispostos no art. 177, §4º, inciso II, da CFRB/88, que inclui o financiamento de programas ambientais ligados à indústria do petróleo e do gás e projetos de



infraestrutura de transportes, bem como o pagamento de subsídios a tarifas de transporte público coletivo de passageiros.

Nesse sentido, o STF, no julgamento da ADI 3970, entendeu, por unanimidade, que não é permitido alocar recursos da CIDE em finalidade diversa do previsto no art. 177 do texto constitucional, ideia contrária que se propõe este projeto de lei.

Além disso, caso o texto original seja aprovado, resultará no aumento da oneração da cadeia de combustíveis e, conseqüentemente, no aumento de preços.

Em relação ao art. 6º do presente projeto, a compensação é proposta de forma insuficiente, uma vez que repassa a responsabilidade para o Poder Executivo de onerar o óleo e a gasolina, desobedecendo às diretrizes do art. 14 da LRF, que exige uma apresentação prévia de estimativa do impacto orçamentário-financeiro nos exercícios que a lei teria vigência.

Pelas razões acima expostas, apresenta o substitutivo abaixo a fim de suprimir o art. 3º e o art. 6º do presente projeto.

Assim, nada mais resta a este relator senão manifestar-se pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.123 de 2019, na forma do novo substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado ICARO DE VALMIR

Relator



COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.123 DE 2019

Institui a Política Nacional de Incentivo à Geração de Energia Solar Fotovoltaica Conectada a Sistemas de Eletromobilidade sobre Trilhos (PNESET) para transporte de passageiros por metrô, trens, trólebus, veículos leves sobre trilhos (VLT) e monotrilhos urbano e metropolitano; altera a Lei nº 11.033/2004.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei institui a Política Nacional de Incentivo à Geração de Energia Solar Fotovoltaica Conectada a Sistemas de Eletromobilidade sobre Trilhos (PNESET) para o transporte de passageiros por metrô, trens, trólebus, veículos leves sobre trilhos (VLT) e monotrilhos urbano e metropolitano; bem como altera a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, que institui o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO para incluir os bens e modernizações necessárias à implantação de sistemas próprios de geração de energia fotovoltaica pelas operadoras dos modais de eletromobilidade nesse regime tributário.

Art. 2º Fica instituída a Política Nacional de Incentivo à Geração de Energia Solar Fotovoltaica Conectada a Sistemas de Eletromobilidade sobre Trilhos do Brasil, com o objetivo de promover:

I – a diversificação da matriz energética do setor de eletromobilidade sobre trilhos para a alimentação dos sistemas existentes e a serem implantados, por meio da geração própria de energia solar;



II – o estímulo à pesquisa, tecnologia, inovação e ao processo industrial voltados à geração de energia fotovoltaica conectada aos sistemas elétricos de tração dos modais de eletromobilidade sobre trilhos;

III – a modernização e ampliação da rede de eletromobilidade sobre trilhos e da geração de energias oriundas de fontes renováveis, especialmente a matriz fotovoltaica;

IV - o desenvolvimento de uma estratégia nacional de geração de energia solar conectada aos sistemas elétricos de tração dos modais de transporte de passageiros da eletromobilidade sobre trilhos;

V – a redução dos custos financeiros com a demanda contratada de energia elétrica para a tração dos trens pelos operadores de sistemas de eletromobilidade sobre trilhos;

VI – a busca de soluções integradas e inovadoras de gestão e financiamento entre poder público e iniciativa privada para a implementação da Política Nacional;

VII – o melhoramento tecnológico e a sustentabilidade energética da alimentação dos sistemas elétricos de tração dos trens na eletromobilidade sobre trilhos no Brasil;

VIII – a integração intersetorial e interinstitucional para o desenvolvimento de estratégias e políticas públicas conjuntas entre os setores de energias renováveis e de eletromobilidade sobre trilhos no Brasil; e

IX – o desenvolvimento de projetos e ações que possibilitem a autonomia energética e contribuam para a independência econômica dos sistemas de eletromobilidade sobre trilhos no Brasil;

Parágrafo único: Para os fins desta Lei, eletromobilidade sobre trilhos refere-se aos sistemas de mobilidade urbana e metropolitana para o transporte público de passageiros, alimentados por energia elétrica, através de metrô, trens, trólebus, veículos leves sobre trilhos (VLT) e monotrilhos.

Art. 3º Os arts. 14 e 15 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passam a vigorar com a seguinte redação:



“Art. 14

§ 8º O disposto no caput deste artigo aplica-se também aos bens utilizados na execução de obras e serviços relacionados ao transporte de passageiros e mercadorias sobre trilhos, classificados nas posições 86.01 a 86.08 da Nomenclatura Comum do Mercosul, e aos trilhos e demais elementos de vias férreas, classificados na posição 73.02 da Nomenclatura Comum do Mercosul, relacionados em ato do Poder Executivo.

Art. 15.....

§ 1º Podem ainda ser beneficiários do Reporto o concessionário de transporte ferroviário de cargas ou passageiros e as empresas responsáveis pela construção da infraestrutura ou pela prestação do serviço de transporte de cargas ou passageiros sobre trilhos.

.....” (NR)

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 bens utilizados na execução de obras e serviços relacionados ao transporte de passageiros e mercadorias sobre trilhos, destinados ao ativo imobilizado da pessoa jurídica adquirente, classificados nos códigos 86.01 a 86.08 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados.

§ 1º O disposto no caput somente se aplica aos bens novos, relacionados em ato do Poder Executivo, que tenham sido adquiridos ou objeto de contrato de encomenda entre o primeiro dia subsequente à publicação desta Lei e 31 de dezembro do ano seguinte ao da publicação 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 As desonerações tributárias previstas nos arts. 3º e 4º vigorarão pelo prazo de 5 (cinco) anos, contados a partir da entrada em vigor da medida prevista no art. 6º.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado ICARO DE VALMIR

Relator

