

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 1.376, de 2024, do Senador Oriovisto Guimarães, que *altera a Lei nº 14.789, de 29 de dezembro de 2023, para excluir da base de cálculo do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) as receitas decorrentes de subvenções para investimento destinadas à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público.*

Relator: Senador **EFRAIM FILHO**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da CI o Projeto de Lei (PL) nº 1.376, de 2024, do Senador Oriovisto Guimarães, que “altera a Lei nº 14.789, de 29 de dezembro de 2023, para excluir da base de cálculo do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) as receitas decorrentes de subvenções para investimento destinadas à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público”.

A matéria é composta de dois artigos, o primeiro dos quais altera a citada Lei nº 14.789, de 2023, que “dispõe sobre o crédito fiscal decorrente de subvenção para implantação ou expansão de empreendimento econômico”, acrescentando um parágrafo único ao seu art. 1º, de modo a excluir sua aplicabilidade às “subvenções para investimento destinadas à eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público”.

O segundo artigo é a cláusula de vigência imediata.

Em sua justificação, o autor rememora que o Brasil tem compromissos internacionais para reduzir emissões de gases de efeito estufa, e que muitos municípios já adotam políticas nesse sentido. Ainda assim, a descarbonização da frota de ônibus é um grande desafio, visto que o transporte público enfrenta desafios financeiros e de sustentabilidade, tendo sido um dos



setores mais afetados pela pandemia de covid-19. Por isso, julga o autor ser indevido tributar subvenções para tecnologias limpas no transporte público.

Apresentada em 23 de abril de 2024, a matéria, após análise da CI, seguirá à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) para decisão terminativa.

Perante a CI foram apresentadas duas emendas.

Na Emenda nº 1, o autor, Senador Mecias de Jesus, lembra que a Lei nº 14.789, de 2023, revogou dispositivos de outras Leis “que estabeleciam que não integravam a base de cálculo da Contribuição para o PIS/Pasep e da COFINS [Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social] as receitas referentes a subvenções para investimento, inclusive mediante isenção ou redução de impostos, concedidas como estímulo à implantação ou expansão de empreendimentos econômicos e de doações feitas pelo poder público”. Sendo assim, sugere corrigir tal lacuna, alterando a redação proposta para o parágrafo único do art. 1º da Lei nº 14.789, de 2023, para afirmar que as subvenções aqui discutidas não integram as bases de cálculo da Contribuição para o PIS/Pasep, nem da COFINS.

A Emenda nº 2, de autoria do Senador Fernando Farias, sugere incluir no benefício pretendido pelo PL os ônibus híbridos que possuam motor elétrico e motor a combustão movido a etanol. Segundo a justificativa, essa opção “garante energia limpa e com emissão zero” e deve “auxiliar na descarbonização de regiões onde o [ônibus] elétrico puro demanda muita infraestrutura de carregamento”.

II – ANÁLISE

Cabe a esta Comissão pronunciar-se quanto ao mérito do Projeto de Lei, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal. Os aspectos formais do PL serão analisados oportunamente pela CAE.

Para bem compreendermos o objeto do PL, devemos saber que a Lei nº 14.789, de 2023, obriga a que os benefícios fiscais (subvenções para investimento e subvenções para custeio) recebidos pelas empresas, transitem pelo seu resultado contábil, sendo reconhecidos como receita. Essa medida é necessária para alinhar a contabilidade brasileira com padrões internacionais.

A Lei nº 14.789, de 2023, substitui o incentivo fiscal – concedido por meio da exclusão da base de cálculo dos tributos federais – pelo incentivo



do crédito fiscal. O crédito fiscal pode ser compensado com outros débitos tributários federais ou ressarcido em dinheiro. Seu valor é excluído da base de cálculo do IRPJ, da CSLL, da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins.

Contudo, o crédito fiscal compensará somente parcialmente a oneração da subvenção para investimento. Isso gerará, nos balanços das empresas, aumento de receitas advindas de subvenções, o que aumentará indiretamente o lucro real, acarretando a majoração da base de cálculo do IRPJ, da CSLL, da Contribuição para o PIS/PASEP e da Cofins.

O que se propõe no citado PL é constituir exceção ao sistema de crédito fiscal criado pela Lei nº 14.789, de 2023, para as transferências de recursos da União, dos Estados e dos Municípios que caracterizem subvenção com fins de eletrificação da frota de ônibus utilizada no transporte público. Dessa forma, os valores recebidos a esse título ficariam inteiramente fora da incidência do IRPJ e da CSLL. Com a aprovação da Emenda nº 1, também seriam excluídos da Contribuição para o PIS/PASEP e da Cofins.

Estamos de pleno acordo, tanto com o texto do PL, quanto com as Emendas nº 1 e nº 2.

As vantagens dos ônibus elétricos são múltiplas. Evidentemente, do ponto de vista da emissão de gases de efeito estufa, o ônibus elétrico é muito vantajoso, já que a eletricidade no Brasil tem altos índices de geração a partir de fontes renováveis, como hidrelétrica e solar.

Mas a mais importante dessas vantagens, a nosso ver, é a eliminação da poluição local. Ao eliminar a saída de gases poluentes e material particulado pelo escapamento, os ônibus elétricos contribuem de maneira significativa para a melhoria da qualidade do ar nas cidades, principalmente as médias e grandes. A má qualidade do ar causa doenças respiratórias que levam à morte de cerca de 50 mil brasileiros todos os anos.

Além disso, são mais silenciosos que os ônibus a diesel, diminuindo a poluição sonora nos corredores de transporte e reduzindo o impacto da passagem do transporte público sobre áreas residenciais.

E, do ponto de vista dos passageiros, os ônibus elétricos oferecem uma viagem com menos ruído e vibrações, ou seja, com maior nível de conforto. Por fim, por serem projetos mais modernos do que os dos ônibus a



diesel, e pela possibilidade de tracionar o eixo das rodas diretamente pelo motor, é possível a adoção de piso baixo, facilitando o embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Tudo isso torna o transporte público mais atrativo, contribuindo para o objetivo estipulado na Política Nacional de Mobilidade Urbana de incentivar o uso do transporte coletivo.

Contudo, apesar de suas amplas vantagens, a implantação de ônibus elétricos exige vultosos investimentos em infraestrutura de recarga, além de representar um custo de aquisição mais alto que o dos modelos a diesel.

Nesse sentido, a Emenda nº 2 oferece uma boa alternativa para a eletrificação, pois reduz tanto a necessidade de estações de recarga quanto de baterias embarcadas, o que barateia tanto a infraestrutura quanto o ônibus em si. Devemos lembrar que, de fato, os motores a etanol possuem emissões de gases de efeito estufa muito baixas, por usarem um combustível renovável, e que esses motores, quando usados como geradores de energia elétrica, podem trabalhar em regime de eficiência máxima, em que a emissão de poluentes locais também é mínima.

Como bem lembrou o autor do PL, o setor de mobilidade urbana foi um dos mais afetados pela pandemia de covid-19, e ainda enfrenta a concorrência cada vez maior do transporte individual. Nossa avaliação é de que, sem incentivos fiscais, a eletrificação da frota de ônibus será inviável. É mister, portanto, aprovar tanto o PL nº 1.376, de 2024, quanto as Emendas nºs 1 e 2, para promover o pleno aproveitamento dessas subvenções.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do PL nº 1.376, de 2024, e das Emendas nºs 1 e 2.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

