

PARECER Nº , DE 2015

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 174, de 2014, do Senador Eduardo Braga, que *concede isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) incidente sobre a fabricação de automóveis elétricos ou híbridos a etanol e dá outras providências.*

RELATORA: Senadora VANESSA GRAZZIOTIN

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 174, de 2014, de autoria do Senador Eduardo Braga.

O art. 1º do PLS nº 174, de 2014, isenta do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), pelo período de dez anos, os veículos elétricos a bateria ou elétricos híbridos a etanol, de fabricação nacional, suas partes e acessórios, classificados nas posições 87.03, 87.04, 87.05 e 87.08 da Tabela de Incidência do IPI (TIPI) aprovada pelo Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011, bem como os equipamentos para recarga das baterias de tração desses veículos.

O art. 2º assegura a manutenção do crédito relativo às aquisições de matérias-primas, materiais de embalagem e produtos intermediários utilizados na fabricação dos veículos elétricos a bateria ou elétricos híbridos a etanol de produção nacional e os equipamentos para recarga das baterias de tração desses veículos.

O art. 3º estabelece que, na importação direta por estabelecimento industrial de partes e acessórios sem similar nacional, essenciais para a fabricação dos veículos elétricos a bateria ou elétricos híbridos a etanol de produção nacional e dos equipamentos para recarga das baterias de tração, ficam suspensos pelo período de dez anos o Imposto de Importação e o IPI incidente no desembaraço aduaneiro.

O parágrafo 1º do art. 3º determina que a suspensão do Imposto de Importação e do IPI incidente no desembaraço aduaneiro é condicionada ao emprego do produto, pelo estabelecimento industrial adquirente, na montagem, no País, de automóveis elétricos a bateria ou elétricos híbridos a etanol e equipamentos para recarga das baterias de tração desses veículos. O parágrafo 2º do art. 3º converte a suspensão em isenção quando atendida a condição estabelecida no parágrafo 1º. Quando não atendido o disposto no parágrafo 1º, o parágrafo 3º do art. 3º obriga o importador a recolher os tributos não pagos em função da suspensão de que trata o art. 3º, acrescidos de juros e multa, de mora ou de ofício, na forma da Lei, contados a partir da data da Declaração de Importação (DI).

O art. 4º estabelece que, quando surgir oferta de produtos fabricados no Brasil em condições similares às dos importados quanto ao padrão de qualidade, conteúdo técnico, preço ou capacidade produtiva, conforme regulamentação editada pelo Poder Executivo, os benefícios tributários referidos no art. 3º cessarão.

O art. 5º determina que a lei resultante do projeto entrará em vigor na data de sua publicação.

A proposição foi distribuída à análise da CMA e da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), cabendo à última a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas à matéria.

II – ANÁLISE

Compete à CMA, nos termos do art. 102-A, inciso II, alínea *a*, do Regimento Interno do Senado Federal, opinar sobre matérias atinentes à proteção do meio ambiente e ao controle da poluição.

Com relação ao mérito, o autor da proposição afirma que as preocupações com as emissões de gases de efeito estufa, resultantes da queima de combustíveis fósseis nos motores de combustão interna, provocaram a busca por outras tecnologias de tração, como os motores elétricos, que geram menos emissões. No caso, a energia elétrica para acionamento do motor pode vir de baterias ou de um motor de combustão interna, nos chamados veículos elétricos híbridos.

Cabe adicionar que motores elétricos, além de emitirem menos gases de efeito estufa, também são menos poluentes do que os que utilizam gasolina ou outros combustíveis fósseis que, por exemplo, também liberam chumbo e enxofre. De fato, o setor de transportes tem se tornado um dos principais emissores de poluentes e de gases de efeito estufa no Brasil.

Nesse sentido, a Constituição Federal, em seu art. 225, § 1º, inciso V, prevê que incumbe ao Poder Público *controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente*. A importância do incentivo a veículos menos poluentes também segue os princípios estabelecidos pela Política Nacional Sobre Mudança do Clima, instituída pela Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009. Essa Política traz como uma de suas principais diretrizes a *promoção e o desenvolvimento de pesquisas científico-tecnológicas, e a difusão de tecnologias, processos e práticas orientados a mitigar a mudança do clima por meio da redução de emissões antrópicas*.

Desse modo, o PLS nº 174, de 2014, é uma iniciativa louvável que busca promover a utilização de veículos elétricos e elétricos híbridos a álcool com a intenção de reduzir as emissões de gases de efeito estufa, bem como de diminuir a poluição do ar. Portanto, é adequado aprovar a matéria.

Entendemos, no entanto, ser oportuno a extensão dos benefícios previstos no presente projeto, à produção de veículos que utilizem mistura igual ou superior a 30% de biodiesel (B30) no diesel fóssil. Isto porque, uma parte significativa do mercado de veículos, máquinas agrícolas e diesel geradores estabelece a garantia restrita ao uso de até 20 % de biodiesel adicionado ao diesel (B20). Alguns fabricantes restringem o teor de biodiesel até 10% (B10).

A inclusão de garantia para o uso de teores superiores a 20% ou 30% são mais raros. Na maior parte das vezes, trata-se de um problema de materiais mais adequados para teores elevados de biodiesel, sobretudo em anéis de vedação e nos elastômeros empregados nos sistemas de circulação de combustível. Essa adequação viabilizaria a ampliação do uso de teores de biodiesel superiores a B30, promovendo também a amplificação das inúmeras vantagens ambientais, sociais e econômicas inerentes ao biodiesel. O biodiesel reduz em cerca de 70% as emissões de gases de efeito estufa (CO₂ equivalente) e reduz entre 60 e 70% as emissões de material particulado (responsáveis por graves problemas de saúde pública. Desde 2012, a OMS considera essas emissões como cancerígenas afetando todo o corpo humano, sobretudo os pulmões). Além disso, o biodiesel é isento de enxofre, evitando assim as emissões de SOx (óxidos de enxofre).

Para esta adequação, estamos oferecendo três emendas: na ementa do projeto, no seu artigo 1º e no parágrafo 1º do artigo 3º.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 174, de 2014, com as emendas que seguem.

Emenda 1 – CMA

Dê-se a seguinte redação à Ementa do PLS 174 de 2014:

Concede isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) incidente sobre a fabricação de automóveis elétricos ou híbridos a etanol ou que utilizem misturas iguais ou superiores a 30% de biodiesel (B30) no diesel fóssil e dá outras providências.

Emenda 2 – CMA

Dê-se a seguinte redação ao artigo 1º do PLS 174 de 2014:

Art. 1º Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), pelo período de dez anos, os veículos elétricos a bateria ou elétricos híbridos a etanol ou que utilizem misturas iguais ou superiores a 30% de biodiesel (B30) no diesel fóssil, de fabricação nacional, suas partes e acessórios, classificados nas posições 8408, 8433, 8701, 87.03, 87.04, 87.05 e 87.08, da Tabela de Incidência do IPI (TIPI) aprovada pelo Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011, bem como os equipamentos para recarga das baterias de tração desses veículos.

Emenda 3 – CMA

Dê-se a seguinte redação ao parágrafo 1º do artigo 3º do PLS 174 de 2014:

Art. 3º
.....

.....

§ 1º A suspensão de que trata este artigo é condicionada ao emprego do produto, pelo estabelecimento industrial adquirente, na montagem, no País, de automóveis elétricos a bateria ou elétricos híbridos a etanol ou que utilizem misturas iguais ou superiores a 30% de biodiesel (B30) no diesel fóssil e equipamentos para recarga das baterias de tração desses veículos.

.....

.....

Sala da Comissão, em 20 de outubro de 2015.

Senador Otto Alencar, Presidente

Senadora Vanessa Grazziotin, Relatora