

## PARECER Nº DE 2016

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, em decisão terminativa, 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.*

Relator: Senador **DOUGLAS CINTRA**

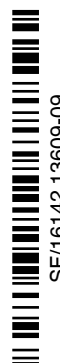
### I – RELATÓRIO

Em análise nesta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), em caráter terminativo, o Projeto de Lei do Senado nº 174 de 2014, do Senador Eduardo Braga, que isenta do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), por dez anos, os veículos elétricos a bateria ou elétricos híbridos a etanol, de fabricação nacional, suas partes e acessórios, classificados nas posições 87.03 (automóveis de passageiros), 87.04 (veículos para transporte de mercadorias), 87.05 (veículos para usos especiais) e 87.08 (partes e acessórios) 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. 1º promove a referida isenção. O art. 2º assegura a manutenção do crédito relativo às aquisições de matérias-primas, materiais de embalagem e produtos intermediários utilizados na fabricação desses produtos.

O art. 3º suspende por dez anos o Imposto de Importação e o IPI incidente na importação direta, por estabelecimento industrial, de partes e acessórios, sem similar nacional, essenciais à fabricação dos veículos e equipamentos para recarga das baterias de tração acima descritos.

O art. 4º determina que tais benefícios tributários cessarão 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.



SF/16142.13609-09

O art. 5º determina a entrada em vigor da futura norma na data de sua publicação.

Na justificação, o autor informa que o significativo desenvolvimento tecnológico do motor de combustão interna ocorrido nos últimos anos não foi capaz de afastar os efeitos nocivos ao meio ambiente provocados pela sua utilização, o que motiva a busca por outras tecnologias de tração mais limpas. Destaca a tração elétrica, que pode vir de baterias ou de um gerador a bordo do veículo. Tendo em vista a tendência mundial de investimento em tecnologias limpas e o fato de o Brasil estar atrasado nesse campo, o autor propõe incentivos tributários a fim de estimular o setor.

No prazo regimental inicial, não foram apresentadas emendas.

A Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), aprovou parecer favorável ao projeto, com a incorporação das Emendas nºs 1-CMA, 2-CMA e 3-CMA, propostas pela relatora, Senadora Vanessa Grazziotin.

## II – ANÁLISE

Nos termos do inciso IV do art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CAE opinar sobre proposições referentes a tributos. Sendo a decisão terminativa, também analisaremos os aspectos constitucionais, jurídicos, regimentais e de técnica legislativa.

Quanto à **constitucionalidade**, o projeto respeita a iniciativa parlamentar (art. 61) e a competência da União para legislar sobre o tema (inciso I do art. 24). Observa ainda o § 6º do art. 150 da Carta Magna, que exige lei específica para isenção de impostos. Não há óbices quanto à **juridicidade** nem quanto à **regimentalidade**. A **técnica legislativa** observa a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

No **mérito**, como ressalta o parecer da CMA, o incentivo a veículos menos poluentes segue uma das principais diretrizes da Política Nacional sobre Mudança do Clima, instituída pela Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, qual seja, a promoção e o desenvolvimento de pesquisas científico-tecnológicas e a difusão de tecnologias, processos e práticas para mitigar a mudança do clima, por meio da redução de emissões antrópicas de gases de efeito estufa (art. 5º, VI, *a*, da citada Lei). Além disso, o art. 170 da CF dispõe que a ordem econômica deve observar, entre outros, o princípio da defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme

o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação.

Segundo o professor José Marcos Domingues, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, em artigo publicado no Valor Econômico em 30/12/2015, a indústria precisa criar tecnologias que garantam o progresso em forma de bem-estar. Ele diz que a exploração das possibilidades das energias solar e eólica, das redes inteligentes e dos veículos elétricos, como vetores de desenvolvimento sustentável, sem poluição e com maximização de recursos naturais gratuitos e abundantes, merece o estímulo do Estado, especialmente da tributação, que não estorva a atividade econômica sustentável e dá retorno. Ademais, conforme cita o professor, menos impostos em áreas incipientes, ainda sem arrecadação, não desequilibra o Tesouro e contribui para o crescimento da sociedade.

Esse é um ponto importante a destacar: quando se trata de área ainda em surgimento, sem arrecadação, a previsão da isenção não representa renúncia de receitas, a gerar desequilíbrio fiscal. Além disso, a diminuição da elevada carga tributária sobre automóveis menos poluentes, ao estimular sua aquisição pelos consumidores e sua fabricação pelas montadoras, promove também mais investimentos em tecnologia, o que é bom para o país e a sociedade.

A questão foi levantada também no salão do automóvel de Detroit, nos Estados Unidos, pelo vice-presidente da filial brasileira da General Motors (GM), durante a apresentação do modelo elétrico Bolt EV, que começará a ser produzido naquele país no final deste ano. A despeito da decisão do governo brasileiro, no fim de outubro de 2015 (Resolução Camex nº 97), de zerar o Imposto de Importação de veículos do tipo, o dirigente da montadora afirmou ao jornal Valor Econômico, em 12 de janeiro de 2016, ainda não haver previsão de vendas desse modelo no Brasil, onde o alto preço, aliado à ausência de uma rede de postos de recarga da bateria, torna inviável o lançamento do veículo, que é hoje a aposta da GM para popularizar os carros elétricos.

Portanto, a aprovação deste projeto é uma medida importante, sendo também uma oportunidade para ampliar as tecnologias abrangidas pelo incentivo fiscal, para alcançar também os automóveis elétricos a célula a combustível e os híbridos que venham a ter motores *flex*. Neste último caso, estariam abrangidos os veículos híbridos com motores que utilizem alternativa ou simultaneamente gasolina e álcool.

Entendemos também ser fundamental incluir os automóveis de transporte de passageiros, como os ônibus, que também podem utilizar tecnologias mais limpas, de modo a melhorar a qualidade do ar de nossas cidades.

Além disso, propomos fixar o marco inicial para o incentivo tributário em tela a partir do início de produção dos veículos pelas montadoras. Do contrário, a lei entraria em vigor, mas não teria aplicabilidade para as empresas que ainda não produzissem os citados automóveis.

Finalmente, as emendas aprovadas pela CMA estendem os incentivos do projeto aos veículos que utilizem mistura igual ou superior a 30% de biodiesel no diesel fóssil (B30), de forma a estimular a migração para motores mais eficientes e menos poluentes. Embora louvável, acreditamos que a proposta ainda merece atenção e estudos mais aprofundados, inclusive com a oitiva dos setores envolvidos, por exemplo, as montadoras de veículos, os consumidores, os produtores de biodiesel e as distribuidoras de diesel, além da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Entre outras questões, é importante avaliar a real necessidade do estímulo, frente às possíveis vantagens que ele proporcionará.

### **III – VOTO**

Ante o exposto, somos pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei do Senado nº 174 de 2014 e, no mérito, pela sua aprovação, com a rejeição das Emendas nºs 1-CMA, 2-CMA e 3-CMA e a aprovação das emendas a seguir.

#### **EMENDA Nº – CAE**

Dê-se a seguinte redação à ementa do Projeto de Lei do Senado nº 174 de 2014:

“Concede isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados incidente sobre veículos elétricos, a célula a combustível e híbridos.”

#### **EMENDA Nº – CAE**

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei do Senado nº 174 de 2014 a seguinte redação:

“**Art. 1º** Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), pelo período de dez anos, a partir do início de sua produção, os veículos elétricos a bateria, a célula a combustível, elétricos híbridos com motor a etanol ou com motor que utilize alternativa ou simultaneamente gasolina e etanol, de fabricação nacional, suas partes e acessórios, classificados nas posições 87.02, 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 e das células a combustível desses veículos.”

### EMENDA Nº – CAE

Dê-se ao *caput* e ao § 1º do art. 3º do Projeto de Lei do Senado nº 174 de 2014 a seguinte redação:

“**Art. 3º** Na importação direta, por estabelecimento industrial, de partes e acessórios sem similar nacional, essenciais para a fabricação dos veículos e dos equipamentos para recarga das baterias de tração e das células a combustível descritos no art. 1º desta Lei, ficam suspensos, nos termos do regulamento, pelo período de dez anos, contado a partir do início da produção pelo fabricante dos veículos e equipamentos supracitados, os seguintes tributos:

.....

§ 1º A suspensão de que trata este artigo é condicionada ao emprego do produto, pelo estabelecimento industrial adquirente, na montagem, no País, de veículos elétricos a bateria, a célula a combustível, elétricos híbridos com motor a etanol ou com motor que utilize alternativa ou simultaneamente gasolina e etanol e de equipamentos para recarga das baterias de tração e das células a combustível desses veículos.

.....”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

