



EMENDA Nº - CMMPV
(à MPV nº 1.157, de 2023)

Dê-se aos arts. 1º, 2º e 4º a seguinte redação e acrescente-se novo art. 5º à Medida Provisória nº 1.157, de 1º de janeiro de 2023, renumerando-se o atual artigo e os subsequentes:

“**Art. 1º**

IV – álcool, inclusive para fins carburantes, de que tratam os incisos I e II do *caput* e os incisos I e II do § 4º e a alínea “b” do inciso I do § 4º-D do art. 5º da Lei nº 9.718, de 1998.” (NR)

“**Art. 2º** Ficam reduzidas a zero, até 28 de fevereiro de 2023, as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins incidentes sobre operações realizadas com gasolina e suas correntes, de que tratam o inciso I do *caput* do art. 4º da Lei nº 9.718, de 1998, e o inciso I do *caput* do art. 23 da Lei nº 10.865, de 2004.” (NR)

“**Art. 4º** Ficam reduzidas a zero, até 28 de fevereiro de 2023, as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins incidentes sobre operações realizadas com querosene de aviação, de que tratam o art. 2º da Lei nº 10.560, de 13 de novembro de 2002, e o inciso IV do *caput* do art. 23 da Lei nº 10.865, de 2004.

§ 1º As reduções de que trata o *caput* alcançam também as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e da Cofins-Importação incidentes sobre a importação de querosene de aviação, de que trata o § 8º do art. 8º da Lei nº 10.865, de 2004.

.....” (NR)

“**Art. 5º** Ficam reduzidas a zero, até 31 de dezembro de 2023, as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins incidentes sobre operações realizadas com gás natural veicular classificado nos códigos 2711.11.00 ou 2711.21.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM.

§ 1º As reduções de que trata o *caput* alcançam também as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e da



Cofins-Importação incidentes sobre a importação daqueles produtos.

§ 2º Aplicam-se às pessoas jurídicas atuantes na cadeia econômica dos produtos de que trata o *caput*:

I – em relação à aquisição dos referidos produtos, as vedações estabelecidas nos seguintes dispositivos:

a) do art. 3º da Lei nº 10.637, de 2002:

1. na alínea “b” do inciso I do *caput*; e

2. no inciso II do § 2º; e

b) do art. 3º da Lei nº 10.833, de 2003:

1. na alínea “b” do inciso I do *caput*; e

2. no inciso II do § 2º, de 2003; e

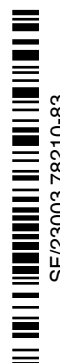
II – em relação aos créditos de que tratam o art. 3º da Lei nº 10.637, de 2002, e o art. 3º da Lei nº 10.833, de 2003, distintos do crédito referido no inciso I deste parágrafo, a autorização de que trata o art. 17 da Lei nº 11.033, de 2004.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda estende até 31 de dezembro de 2023 a prorrogação da alíquota zero para álcool, inclusive para fins carburantes, e gás natural veicular proposta pela Medida Provisória (MPV) nº 1.157, de 1º de janeiro de 2023.

A medida prestigia dois propósitos.

Em relação ao álcool, a ideia é dar concretude à nova redação do art. 225 da Constituição Federal dada pela Emenda Constitucional nº 123, de 14 de julho de 2022, que prevê a manutenção de *regime fiscal favorecido para os biocombustíveis destinados ao consumo final, na forma de lei complementar, a fim de assegurar-lhes tributação inferior à incidente sobre os combustíveis fósseis, capaz de garantir diferencial competitivo em relação a estes, especialmente em relação às contribuições de que tratam a alínea "b" do inciso I e o inciso IV do caput do art. 195 e o art. 239*. Como a alíquota zero para gasolina e derivados se encerra em 28 de fevereiro de 2023, a extensão do benefício fiscal para o álcool aumentaria o diferencial desejado em favor do



combustível menos poluidor, a um custo pequeno se comparado aos gastos referentes à prorrogação do benefício para a gasolina.

O segundo objetivo vai na mesma linha de incentivar o uso de combustíveis ecologicamente mais sustentáveis, em detrimento dos combustíveis fósseis. A extensão do benefício ao gás natural veicular teria o mérito de estimular a migração para esse combustível, em consonância com a própria indústria de caminhões, que vem aumentando a fabricação de veículos movidos a GNV.

Com a redução do uso de combustíveis fósseis, ajudamos a frear o aquecimento do planeta e diminuir a ocorrência de catástrofes climáticas, como ondas de calor, incêndios e secas severas, demandam a redução no uso de combustíveis. Uma ação fundamental é tornar os transportes mais limpos reduzindo a utilização de gasolina e petróleo

Ademais, vale destacar que na tentativa de mostrar uma mudança de atitude do governo brasileiro em relação ao combate às mudanças climáticas, o Brasil assumiu um novo compromisso na COP26 de mitigar 50% de suas emissões de gases de efeito estufa (GEE) até 2030, usando como linha de base o ano de 2005 e como referência o Quarto Inventário Nacional de Emissões. Esse compromisso é igual ao assumido pelo Brasil em 2015.

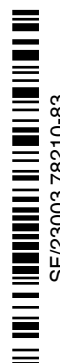
Importante observar que a Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), maior programa de descarbonização do planeta, reforça o compromisso brasileiro com a redução das emissões de gases poluentes que agravam a mudança do clima e no cumprimento das metas do Acordo de Paris. Por tanto, na busca por um Brasil mais limpo e menos poluente, o poder público tem a obrigação de encontrar alternativas a curto prazo.

Com a prorrogação da redução a zero, até 31 de dezembro de 2023, das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da COFINS incidentes sobre o álcool, inclusive para fins carburantes e do gás natural veicular, a contribuição na redução e as emissões de gases de efeito estufa (GEE), estariam alinhados com os compromissos assumidos pelo Brasil em frear o aquecimento global.

Cabe salientar que além de renovável, o álcool ou etanol é também uma fonte de energia mais limpa. Isso porque sua produção emite até 80% menos de gases de efeito estufa (GEE) - como dióxido de carbono (CO₂), gás metano (CH₄) e óxido nitroso (NO₂), quando comparado à gasolina.

Dentre as vantagens de optar pelo etanol, estão:

- Menor emissão de gases poluentes quando comparado aos combustíveis fósseis;



- Custo acessível, já que a produção nacional ocorre em grande escala;
- É um biocombustível, ou seja, é derivado de recursos naturais renováveis;
- É solúvel em água, ao contrário da gasolina, aspecto que diminui os riscos de contaminação.

O Relatório da Frota Circulante, elaborado pelo Sindipeças¹, apontou que em 2018, os veículos “*flex fuel*”², ou seja, que rodam com etanol e gasolina, representaram 67,1% da frota total e os veículos a gasolina, 22,2% naquele ano.

A EPE também demonstra que os veículos “*flex fuel*”, que correspondiam a 78% da frota em 2019, *representarão cerca de 90% em 2030*, como podemos observar, o potencial de veículos que poderão rodar com combustível mais limpo é enorme, sem falar que a frota atual de automóveis, contabilizada em dezembro de 2022³, já chegou a 60,4 milhões.

Por tanto, a prorrogação da alíquota zero para álcool e do gás veicular, seria uma importante medida que certamente incentivaria aos proprietários dos veículos “*flex fuel*” a abastecer com combustível mais limpo e mais barato.

Diante o exposto, conto com o apoio dos nobres colegas na aprovação dessa importante emenda, visando demonstrar que o Brasil está totalmente comprometido em tornar mais limpo não só o nosso país, mas o mundo.

Sala da Comissão,

Senador **FERNANDO FARIAS**
MDB-AL

1

https://www.sindipeças.org.br/sindinews/Economia/2019/RelatorioFrotaCirculante_Maio_2019.pdf

² https://pt.wikipedia.org/wiki/Ve%C3%ADculo_flex

³ <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2022>