

PARECER N° , DE 2023

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 6.020, de 2019, da Senadora Leila Barros, que *altera a Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997, Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000 e Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, para incentivar a pesquisa sobre mobilidade elétrica no Brasil.*

Relator: Senador **EDUARDO BRAGA**

I – RELATÓRIO

Encontra-se na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o PL nº 6.020, de 2019, de autoria da Senadora Leila Barros, que “altera a Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997, Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000 e Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, para incentivar a pesquisa sobre mobilidade elétrica no Brasil”.

O texto inicial do PL nº 6.020, de 2019, é composto de cinco artigos. O art. 1º estabelece os objetivos do PL.

O art. 2º adiciona dois incisos ao art. 1º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, que trata da política energética nacional, para incluir dois novos objetivos das políticas nacionais para o aproveitamento racional das fontes de energia: incentivo e desenvolvimento da mobilidade elétrica, e incentivo ao desenvolvimento e uso de energias renováveis para geração elétrica.

O art. 3º altera a redação do § 2º do art. 4º da Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, para determinar que o “desenvolvimento da mobilidade elétrica” figure entre os programas e projetos de pesquisa científica e tecnológica do setor de energia elétrica.

Já o art. 4º do PL propõe a inclusão de um novo artigo (art. 38-A) na Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, para determinar que as



Assinado eletronicamente, por Sen. Eduardo Braga

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4566471897>

empresas participantes do programa Rota 2030 deverão aplicar 1,5% do montante equivalente às renúncias fiscais obtidas no âmbito daquele programa em “desenvolvimento de tecnologia para veículos automotores de propulsão exclusivamente elétrica” e para a “produção de energia para veículo elétrico a partir do etanol ou das células de etanol”.

O art. 5º contém a cláusula de vigência.

O projeto foi distribuído à Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática (CCT), e à CAE, à qual cabe decisão terminativa. Na CCT, o PL nº 6.020, de 2019, recebeu parecer favorável com as Emendas nº's 1 e 2 – CCT.

II – ANÁLISE

O mérito e a técnica legislativa adotada do PL nº 6.620, de 2019, já foram analisados pela CCT. Cabe à CAE, que decidirá em decisão terminativa, as análises de constitucionalidade e juridicidade, bem como das questões econômicas, de acordo com o art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

Em relação à sua constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade, o PL não encontra óbices constitucionais, não apresenta vícios de juridicidade e não colide com o RISF.

Do ponto de vista de econômico, como foi observado pela CCT, observa-se, particularmente nos países mais desenvolvidos e na China, um rápido avanço na venda dos veículos elétricos. Segundo a Statista¹, o número de veículos elétricos com bateria em uso no mundo era de 1,2 milhão em 2016, passando a 11,3 milhões em 2021, um crescimento de mais de 840%, ou 56% ao ano.

A demanda por veículos elétricos tende a continuar crescendo nos próximos anos, pois a regulação ambiental tende a se tornar mais rígida. Com isso, a produção tende a crescer. Como a produção de veículos é sujeita a economias de escala para uma faixa relevante da produção, espera-se que o aumento da produção leve à redução dos custos unitários. Com isso, os preços de veículos elétricos tendem a se aproximar dos que usam motores a

¹ <https://www.statista.com/outlook/mmo/electric-vehicles/china#analyst-opinion>

combustão, fomentando as decisões dos consumidores de migrar para veículos elétricos.

Essa linha de argumentação poderia levar à conclusão de que incentivos relacionados à produção de carros elétricos são desnecessários. Não é bem assim, por duas razões principais.

Em primeiro lugar, como a tecnologia do motor é diferente, também são diferentes os fornecedores das partes necessárias para a fabricação do veículo. É preciso, então, formar uma nova rede de fornecedores em torno das montadoras de veículos elétricos. Essas empresas precisam dominar novas tecnologias, o que pressupõe investimentos em pesquisa. No cenário atual, esses investimentos podem não ser feitos porque as empresas têm incertezas quanto à captura dos seus retornos. Sem investimentos, essa nova rede de fornecedores aos fabricantes de veículos elétricos pode não se formar no Brasil, comprometendo a própria produção de veículos elétricos no País (lembremo-nos que oferta de mão de obra adequada, proximidade com o mercado consumidor e presença de fornecedores de insumos são fatores locacionais relevantes para decisões sobre onde investir).

Outra razão que justifica os incentivos propostos no PL nº 6.020, de 2019, é que os fabricantes de veículos atualmente instalados no Brasil podem decidir não produzir aqui veículos elétricos. Isso porque eles teriam interesse em amortizar os investimentos já feitos em veículos a combustão. Se esse for o caso, o parque industrial automotivo brasileiro ficará defasado. À parte argumentos de que podemos ter motores a combustão com tecnologia limpa, como seria, de acordo com seus defensores, o caso dos motores a etanol, fato é que não exportaríamos veículos, a não ser que vencêssemos a difícil tarefa de tornar o etanol amplamente disponível em outras partes do planeta.

Segundo a Statista, o significativo crescimento da produção e da venda de veículos elétricos ficou restrito à China, Estados Unidos e Europa, responsáveis por 95% das vendas em 2021. A falta de infraestrutura e de incentivos são apontados mesma fonte como uma das razões para isso.

Nesse sentido, como afirmado na Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática, é necessário ao Brasil planejar o futuro de nossa indústria automotiva, que representa cerca de 20% de nosso PIB industrial, sob pena de vê-la enfraquecer ou mesmo perecer.



Portanto, o PL nº 6.020, de 2019, é meritório ao identificar a necessidade de maiores investimentos em pesquisa e desenvolvimento relacionados à mobilidade elétrica.

A despeito dos méritos do PL em tela, a CCT propôs alguns ajustes de técnica legislativa para aperfeiçoar sua redação, razão pela qual acato as Emendas nºs 1 e 2 - CCT.

III – VOTO

Em função do exposto, somos pela **aprovação** do PL nº 6.020, de 2019, e das Emendas nºs 1 e 2 – CCT.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



Assinado eletronicamente, por Sen. Eduardo Braga

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/4566471897>