



CONGRESSO NACIONAL
EMPV 1.205/2023

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A promoção de incentivos fiscais para veículos elétricos e híbridos classificados nos códigos 87.01 a 87.06 e no código 87.11 da Tipi, cujos preços máximos de venda serão definidos em ato do Poder Executivo, deverá, obrigatoriamente, respeitar o limite de tamanho de baterias iguais ou inferiores a 30 kWh.”

JUSTIFICAÇÃO

Vem em boa hora a Medida Provisória nº 1.205, de 31 de dezembro de 2023, que institui o Programa MOVER, segunda fase do Programa Rota 2030.

As emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) na produção de baterias para veículos eletrificados é maior quanto maior o seu tamanho e essa pegada de carbono pode representar parcela importante do total de emissões durante o ciclo de vida do veículo. Dada a incerteza da necessidade de substituição dessa bateria durante a vida útil do veículo, seu impacto pode ser dobrado.

Por isso, deve-se ter cuidado nos incentivos à eletrificação, em que eles não promovam o uso de baterias de grandes dimensões, o que poderia levar a prejuízos de emissões comparadas com veículos a combustão, mesmo que a gasolina. Ainda é importante citar que a produção das baterias tem outros efeitos sobre recursos naturais, uma vez que o refino do lítio é altamente dependente de água, cerca de 325 litros por kWh, além de grande movimentação de terra para os materiais críticos, cerca de 3 toneladas de terra para cada kWh de bateria.



A proposta é incentivar a eletrificação com baterias até 30 kWh, o que seria adequado para híbridos em todas as categorias de veículos leves e veículos compactos puramente elétricos.

O processo de descarbonização no Brasil precisa ser viável e entender as minúcias e singularidades que possuímos em nossa matriz energética. Não obstante que o Poder Executivo encaminhou para análise desta Casa o PL Combustível do Futuro e esta MP nº 1.205 do MOVER, dando uma maior pegada na utilização de biocombustíveis e não defendendo apenas uma rota tecnológica com a mais viável para a descarbonização justa.

Vale destacar que temos um caminho muito vasto em nosso país para realizar a transição energética, saindo dos fósseis, perpassando pelas misturas, para então chegar nos biocombustíveis puramente e outras soluções de matrizes mais limpas. Há de se destacar que grande parte dos biocombustíveis não serão apenas instrumentos da transição energética, mas seguirão sendo utilizados no futuro, pela sua comprovada redução de emissões, em especial quando analisado o ciclo de vida “berço ao túmulo”.

No caso dos elétricos, as baterias são a principal razão de falta de descarbonização. Carros elétricos podem emitir até 3x mais CO₂ do que um carro a combustão, somente considerando o seu processo de produção.

Neste sentido, soluções híbridas devem ser a rota principal de incentivo, juntamente com veículos movidos a combustão, desde que utilizem biocombustíveis.

No caso de veículos híbridos, significa que as baterias sejam iguais ou menores do que 30 kWh, o que já é suficiente inclusive para cobrir a inclusão do Hidrogênio, ou outras rotas tecnológicas que venham a se apresentar.

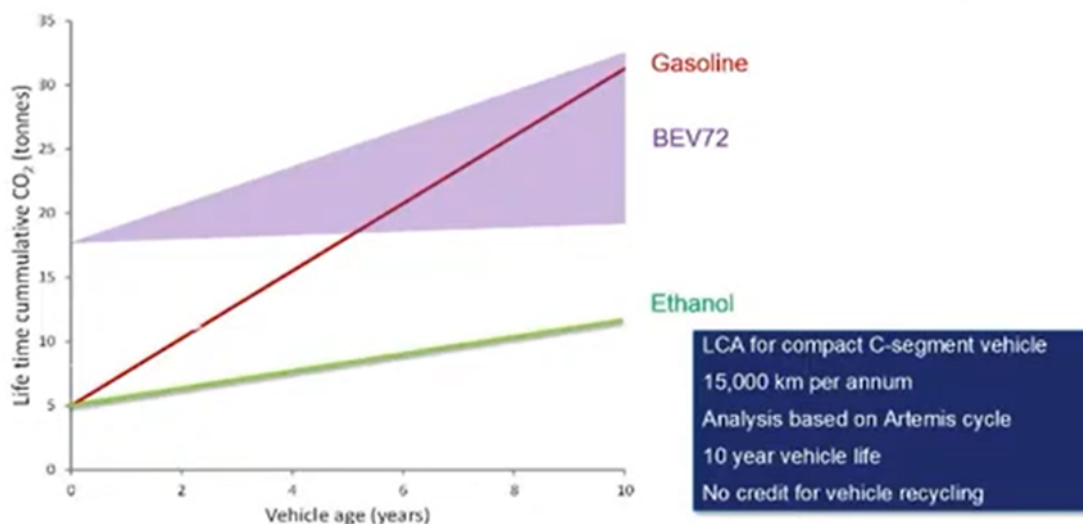
Esse tipo de ação está em linha com as principais ações em andamento no mundo. A consequência é que nas regiões com maior penetração de veículos elétricos há uma dependência enorme dos incentivos e basicamente a massiva maioria das compras são feitas por empresas e não pessoas físicas. Na Europa, o número citado no Simpósio de Viena foi que 80% das vendas de veículos elétricos são feitas para empresas.



Ademais, quando se analisa veículo elétrico no Brasil, tem que se tomar um cuidado ímpar para que os subsídios do Governo Federal não sejam alocados para os mais ricos. Não pode o Governo, na esteira de um ajuste fiscal, com aumento de arrecadação, ampliar benefícios para carros de luxo.

Sendo assim, parte da discussão é sobre o efeito dos incentivos como meio de alavancagem tecnológica para o cidadão. Hoje, são veículos muito caros e por consequência de alto padrão. O quanto esse incentivo realmente beneficia emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE), sendo que o valor do incentivo deve estar na mesma ordem monetária do incentivo da renovação de frota de caminhões que teria pegada de carbono maior e ainda contribuiria diretamente para caminhoneiros autônomos.

Outro ponto a considerar é a pegada de carbono na produção do veículo é maior para o elétrico, o que requer um certo “payback” com a pegada menor do uso da eletricidade frente o combustível. Mas quando isso se compara com o Etanol, não há *payback* suficiente, a menos que haja descarbonização dos meios de produção do veículo, o que é algo bem distante de acontecer.



Veja gráfico do Simpósio da AEA de 2020

Ante o exposto, louvamos ao relator desta MP pelo acatamento da presente emenda, para que possamos ampliar o leque de transição energética, que perpassa pelos veículos movidos a motores a combustão, com utilização de biocombustíveis, como é o caso do etanol, e com limitação em especial



de tamanho/potência de baterias, para que na esteira de se buscar um apelo ambiental, acabe-se por prejudicar ainda mais o meio ambiente.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputado Chiquinho Brazão
(UNIÃO - RJ)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD245507469700>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Chiquinho Brazão

