SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI
N° 965, DE 2024

Altera a lei 9.718 de 27 de novembro de 1998 para reduzir a zero a contribuição PIS/Pasep e Confins sobre etanol.

AUTORIA: Senador Cleitinho (REPUBLICANOS/MG)

Página da matéria

SF/24491.02817-60

SENADO FEDERAL

GABINETE DO SENADOR CLEITINHO

PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

Altera a lei 9.718 de 27 de novembro de 1998 para reduzir a zero a contribuição PIS/Pasep e Confins sobre etanol.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 5º da Lei 9.718 de 27 de novembro de 1998, passa a vigorar com o seguinte texto:

> "Art. 5º Ficam reduzidas a 0% (zero por cento) as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins incidentes sobre a receita bruta auferida na venda de álcool, inclusive para fins carburantes. " (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor 90 dias após sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil é vanguarda de matriz energética limpa desde o século passado. Um dos países de menor emissão de carbono por Kwh na geração de eletricidade é também líder no desenvolvimento de alternativa verde para os motores a combustão interna.

Com o desenvolvimento do programa Proálcool na década de 1970 surgiram os motores alimentados exclusivamente à etanol. Com o avanço da tecnologia questões como a dificuldade da partida à frio foram solucionadas.

Assinado eletronicamente, por Sen. Cleitinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7488761316

Para vencer o receio de escassez do biocombustível as montadoras apostaram em veículos multicombustíveis, assim os motores funcionam com qualquer combinação entre gasolina pura e etanol puro. Este resultado aconteceu à revelia da máxima eficiência obtida nos motores especializados em cada combustível.

Com o aumento da preocupação da pegada de carbono do transporte voltamos ao debate de qual o motor com menor emissão de poluentes. Neste contexto são desenvolvidos os veículos exclusivamente à eletricidade e os veículos híbridos. Estes usam dois motores, à combustão e elétrico, com ação coordenada, com partidas e desligamentos automáticos, reduzindo o consumo do combustível fóssil e consequentemente a emissão de carbono. Aqueles ao utilizar apenas motor elétrico geram 0 emissão de gases diretamente do escapamento de forma que o impacto ambiental depende da fonte primária da rede elétrica.

Há que se avaliar também o impacto na produção do veículo. Um dos grandes problemas ainda não resolvidos pela tecnologia atual é a construção de baterias leves, baratas e com baixo custo ambiental na sua produção.

Outro ponto importante na escolha de qual o modelo a ser apoiado é a necessidade de implantação ou adaptação de infraestrutura para cada uma das escolhas. Notemos que o país já conta com infraestrutura bem desenvolvida para a alimentação de veículos de combustão interna enquanto as infraestruturas de geração, transmissão e distribuição elétrica operam no limite.

Com este contexto de incapacidade de ampliação substancial da participação dos veículos elétricos na frota brasileira advogamos voltar os olhos aos biocombustíveis nacionais. Há duas abordagens possíveis para redução das emissões de poluentes: 1) proibição de venda de combustíveis fósseis puros e vendas apenas de combustíveis misturados; 2) venda dos combustíveis puros com introdução de incentivos econômicos através da diferenciação na carga tributária em função da pegada de carbono de cada opção. Nesta segunda opção o consumidor toma a decisão mais conveniente para seu caso específico.

A opção 1 escolhida pelo governo é danosa ao interesse público. Explico. Há muitos veículos em circulação que não estão adaptados às misturas propostas pelo governo. Existem muitos carros que não são bicombustíveis e

Assinado eletronicamente, por Sen. Cleitinho
Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7488761316

correm o risco de problemas e custos exagerados de manutenção. Nos veículos à diesel o problema é ainda maior pois a experiência de uso de biodiesel é bastante recente. Esta opção pesará muito sobre os donos de veículos velhos e não adaptados. Os pobres pagarão a conta.

Este Projeto de Lei está alinhado com a 2ª opção pois reduz a 0 os impostos na cadeia de etanol tornando-o a escolha dos consumidores que tem carros projetados para a queima do álcool por ser opção mais barata.

Os testes produzidos pela Stellantis, fabricante de FIAT, PEUGEOT e CITROEN mostram que a escolha mais econômica ao consumidor é menos poluente emitindo 57% menos carbono na atmosfera que o motor utilizando a gasolina C brasileira composta de 73% de gasolina e de 27% de etanol:

Gasolina (E27): 60,64 kg CO2eq

100% elétrico (BEV) com energia europeia: 30,41 kg CO2eq

Etanol (E100): 25,79 kg CO2eq

100% elétrico (BEV) com energia brasileira: 21,45 kg CO2eq

Assim propomos que ainda que possamos caminhar em direção à eletrificação o primeiro passo é uma frota que consuma menos gasolina e mais etanol. Ao reduzir a zero a contribuição PIS/Pasep e Cofins contribuímos para garantir a competitividade do biocombustível e assim diminuir a pegada de carbono da frota brasileira.

Esperamos contar com o apoio de nossos Pares para a aprovação desta matéria, com as correções e melhorias que forem julgadas cabíveis.

Sala das Sessões,

Assinado eletronicamente, por Sen. Cleitinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7488761316

SF/24491.02817-60

SENADO FEDERAL

GABINETE DO SENADOR CLEITINHO

Senador CLEITINHO

REPUBLICANOS - MG

Assinado eletronicamente, por Sen. Cleitinho

Para verificar as assinaturas, acesse https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7488761316

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 9.718, de 27 de Novembro de 1998 - Legislação Tributária Federal - 9718/98
  https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:1998;9718
  - art5