



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CI
(ao PL 966/2024)

Dê-se nova redação ao inciso III do *caput* do art. 11 da Lei nº 7.798, de 10 de julho de 1989, como proposto pelo art. 1º do Projeto, nos termos a seguir:

“Art. 11.

.....

III – à alíquota zero, os automóveis de passageiros com motor exclusivamente elétrico, híbrido plug-in flex ou de pistão de ignição por centelha movidos exclusivamente a etanol, combinado ou não a motor elétrico.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Conforme explicitado na justificação inicial do projeto de lei em questão, o Brasil é pioneiro na produção de matriz energética limpa. Além disso, em linha com os compromissos assumidos durante a COP28, o país vem liderando, por meio de iniciativas internas e acordos internacionais, iniciativas para uma transição energética justa e economicamente viável.

Há hoje um grande debate acerca de qual tipo de motor emite menos poluentes. Nesse contexto, com vistas à redução do uso de combustíveis fósseis, têm sido, cada vez mais, desenvolvidos veículos exclusivamente elétricos ou híbridos, os quais não têm ou têm baixas emissões do ciclo tanque à roda.

É certo que essas emissões são apenas um fator na consideração das emissões do ciclo de vida de um veículo, devendo-se, ainda, serem levadas em



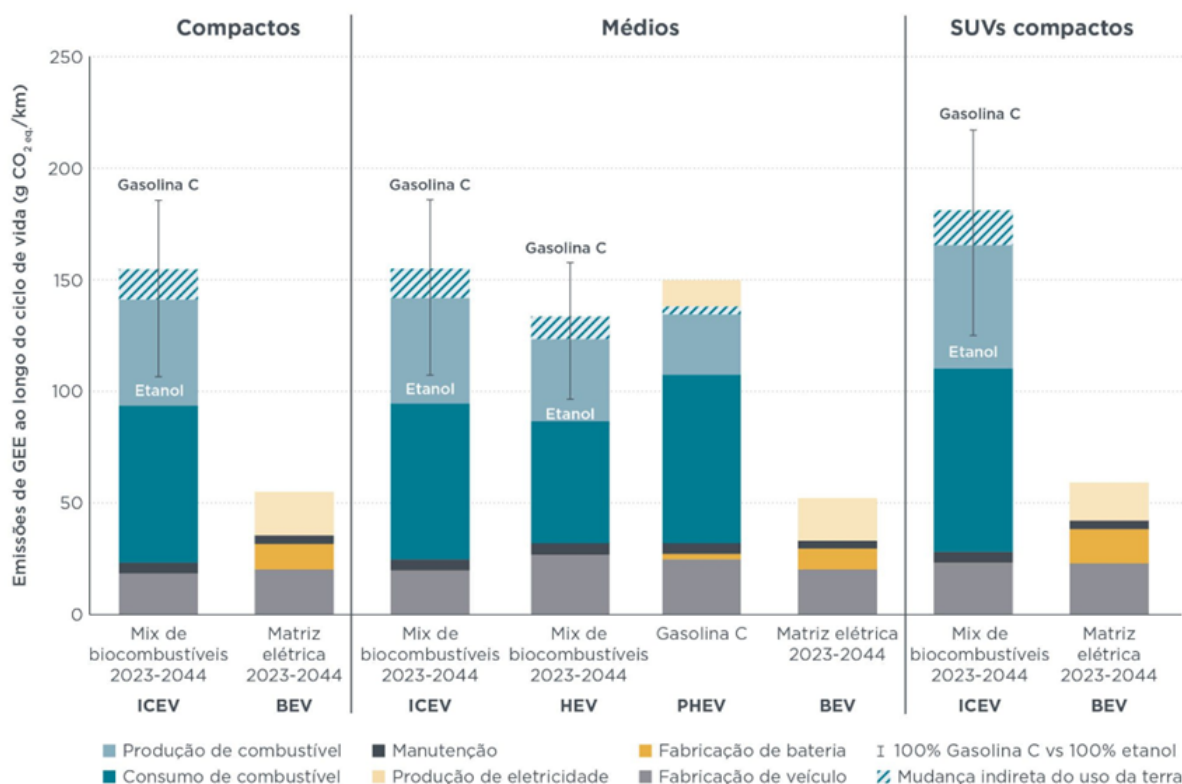
conta as emissões de gases de efeito estufa (GEE) originadas desde a origem da fonte energética considerada e aquelas relacionadas ao descarte desses veículos.

Sobre isso, é importante mencionar que, no primeiro trimestre de 2023, o Brasil registrou a maior produção de energia limpa dos 12 anos antecedentes. No ano passado, as fontes renováveis de energia hidráulica, eólica e solar, somadas, foram responsáveis por mais de 90% do abastecimento do Sistema Interligado Nacional (SIN)[1]. É desse cenário limpo, renovável e verde que provem o abastecimento dos veículos exclusivamente elétricos.

De acordo com um relatório elaborado pelo Conselho Internacional de Transporte Limpo (ICCT), publicado em outubro de 2023[2], foram avaliados quais tipos de motores permitem a maior redução das emissões de GEE de carros de passageiros. A avaliação do ciclo de vida (ACV) incluiu as emissões da fabricação de veículos e baterias, a queima de combustível, a produção de combustível e eletricidade e a manutenção. Foram comparados veículos com motor de combustão interna flex (ICEVs) e veículos elétricos a bateria (BEVs) usando veículos novos médios nas categorias compacta, média e SUV compacto.

Na ocasião, concluiu-se que, considerada a matriz elétrica brasileira, os BEVs emitem cerca de um terço das emissões do ciclo de vida dos ICEVs flex e os modelos futuros podem se aproximar de emissões zero. A ver, ilustração a seguir:





Os dados demonstram que o carro movido a propulsão integralmente elétrica emite menos gás carbônico, sendo o mais eficiente para o processo de descarbonização da matriz energética.

É imperativo mirar-se nesse fato, quando da criação de políticas de incentivo robustas e definitivas para descarbonizar o setor de transporte. É necessário estabelecer bases e criar incentivos para aumentar, cada vez mais, a produção de veículos elétricos, bem como o desenvolvimento da sua bateria no Brasil, com vistas ao alinhamento do setor de transporte com as metas climáticas do governo.

A concessão de incentivos tributários propiciará o desenvolvimento da infraestrutura relacionada a essa indústria, sendo a expansão necessária para que o uso dos veículos eletrificados se torne econômica e logisticamente viável para o consumidor final.



Por todo o exposto, esta emenda propõe que seja fixada a alíquota zero para o Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI) incidente sobre veículos com motores exclusivamente elétricos, tornando-os mais acessíveis aos consumidores e estimulando maiores níveis de produção e investimento.

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

[2] Fonte: <https://theicct.org/publication/comparacao-das-emissoes-de-gee-ao-longo-do-ciclo-de-vida-de-motores-de-combustao-flex-e-eletricos-veiculos-de-passageiros-brasil-oct23/>. Consulta feita em 03/04/2024

Sala da comissão, 8 de abril de 2024.

Senador Chico Rodrigues
(PSB - RR)



Assinado eletronicamente, por Sen. Chico Rodrigues

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/7242738942>