

PARECER N° , DE 2015

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE sobre o Projeto de Lei do Senado nº 780, de 2015, do Senador Jorge Viana, que *altera a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre a Isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física, e dá outras providências, e a Lei nº 8.383, de 30 de dezembro de 1991, que institui a Unidade Fiscal de Referência, altera a legislação do imposto de renda e dá outras providências, para isentar do Imposto sobre Produtos Industrializados e do Imposto sobre Operações Financeiras o automóvel elétrico ou híbrido adquirido para uso como táxi ou por pessoas portadoras de deficiência física e para isentar do Imposto sobre Operações Financeiras o trabalhador desempregado ou subempregado, titular de financiamento do denominado Projeto Balcão de Ferramentas.*

RELATOR: Senador FLEXA RIBEIRO

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) o Projeto de Lei do Senado nº 780, de 2015, de autoria do Senador Jorge Viana, que *altera a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre a Isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física, e dá outras providências, e a Lei nº 8.383, de 30 de dezembro de 1991, que institui a Unidade Fiscal de Referência, altera a legislação do imposto de renda e dá outras providências, para isentar do Imposto sobre Produtos Industrializados e do Imposto sobre Operações*

Financeiras o automóvel elétrico ou híbrido adquirido para uso como táxi ou por pessoas portadoras de deficiência física e para isentar do Imposto sobre Operações Financeiras o trabalhador desempregado ou subempregado, titular de financiamento do denominado Projeto Balcão de Ferramentas.

O projeto contém três artigos.

No art. 1º, por meio de alteração no art. 1º da Lei nº 8.989, de 1995, acrescenta-se aos automóveis cuja aquisição é isenta do Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI), pelas pessoas e nas circunstâncias previstas, os veículos elétricos ou híbridos de fabricação nacional ou importados.

O art. 2º faz alteração no art. 72 da Lei nº 8.383, de 1991, com o mesmo objetivo de acrescentar os veículos elétricos ou híbridos de fabricação nacional ou importados, aos automóveis cuja aquisição pelas pessoas discriminadas naquela lei é beneficiada com isenção do IOF (Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro) sobre as operações de financiamento realizadas para aquela finalidade.

Por fim, o art. 3º veicula a cláusula de vigência.

A justificação destaca que o projeto tem o objetivo de criar mecanismo para alavancar a produção e a aquisição de veículos elétricos e híbridos, com o barateamento do seu custo, por meio de isenções de IPI e IOF pelos já beneficiários de isenções desses tributos na aquisição de veículos com motor de combustão.

Em relação à responsabilidade fiscal, aduz que a nova hipótese de isenção não aumentará o número total de concessões. Portanto, não há que se falar em inobservância da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000).

Não tendo sido objeto de emenda no prazo regimental, o projeto foi distribuído a esta CMA e à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), cabendo à última a decisão terminativa.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 102-A, inciso II, alínea *a*, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CMA opinar sobre assuntos

atinentes à proteção do meio ambiente e ao controle da poluição – temas evidentes no PLS nº 780, de 2015.

Conforme se depreende da leitura de sua justificação, a principal motivação do autor para a proposição do PLS nº 780, de 2015, é de natureza ambiental. A despeito dos inegáveis benefícios ambientais dos carros elétricos e dos veículos híbridos, como a redução de emissão de gases de efeito estufa (GEE) e de outros poluentes, seu custo de aquisição ainda é elevado se comparado aos veículos movidos exclusivamente com motor de combustão. Como bem salienta o autor, “faltam incentivos para impulsionar a aquisição e, consequentemente, a fabricação desses veículos no Brasil”. E é justamente o que intenta a proposição legislativa, ao conceder os benefícios fiscais que especifica.

As vantagens ambientais da proposta são cristalinas, a começar da emissão nula de GEE. Além disso, o motor elétrico apresenta eficiências próximas a 85% e a bateria, em seus ciclos de carga e descarga, de cerca de 80%, enquanto a dos motores de combustão interna se situa próxima de 30%. A transmissão mecânica absorve cerca de 10% da energia do motor. Dada essa relação entre as eficiências dos veículos a bateria e aqueles acionados por motores de combustão interna, mesmo que a energia elétrica que alimenta a bateria seja gerada numa usina termelétrica, a energia primária utilizada será menor do que a da fonte do combustível utilizado.

Mencione-se ainda que carros a bateria só consomem energia para acelerar e para vencer rampas e resistências inerentes ao movimento, como a deformação dos pneus e a resistência do ar. Nada consomem quando param em trânsito congestionado. Carros convencionais, ao contrário, cujo motor permanece ligado, desperdiçam de 10% a 15% do combustível total consumido.

Outras vantagens do carro elétrico poderiam ser aqui lembradas, a exemplo da condução silenciosa e dos menores custos de manutenção.

Entre as desvantagens, podemos citar a menor autonomia, o elevado tempo necessário para a recarga e o alto custo de aquisição. Se as duas primeiras começam a ser enfrentadas com o avanço tecnológico e a produção em larga escala desses produtos, os custos de aquisição necessitam de enfrentamento, como se propõe a fazer o PLS nº 780, de 2015.

Reduzindo a tributação de IPI e de IOF, conforme discrimina a proposição, sem prejuízo de perda de arrecadação tributária adicional, o poder público estará sinalizando ao mercado e à sociedade pátria e estrangeira seu empenho em cumprir os compromissos assumidos recentemente no Acordo de Paris, durante a COP 21, sobretudo o de contribuir para a redução de gases de efeito estufa e de estimular tecnologias limpas, em vista de uma economia de baixo carbono.

Nada mais condizente com o que propõe a Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, que institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC), entre cujos instrumentos contam-se *as medidas fiscais e tributárias destinadas a estimular a redução das emissões e remoção de gases de efeito estufa, incluindo alíquotas diferenciadas, isenções, compensações e incentivos, a serem estabelecidos em lei específica* (art. 6º, inciso VI).

Por isso, não poderia ser mais meritório, oportuno e necessário um projeto de lei como o que ora se apresenta.

III – VOTO

Em razão do exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 780, de 2015.

Sala da Comissão, 10 de maio de 2016

Senador Otto Alencar, Presidente

Senador Flexa Ribeiro, Relator