

PARECER Nº DE 2016

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 174 de 2014, do Senador Eduardo Braga, que *concede isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) incidente sobre a fabricação de automóveis elétricos ou híbridos a etanol e dá outras providências.*

Relator: Senador **DOUGLAS CINTRA**

I – RELATÓRIO

Em análise terminativa nesta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei do Senado nº 174 de 2014, do Senador Eduardo Braga, que isenta do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), por dez anos, os veículos elétricos a bateria ou elétricos híbridos a etanol, de fabricação nacional, suas partes e acessórios, bem como os equipamentos para recarga das baterias de tração desses veículos.

O art. 1º do projeto atribui a citada isenção especificamente aos veículos classificados nas posições 87.03 (automóveis de passageiros), 87.04 (veículos para transporte de mercadorias), 87.05 (veículos para usos especiais) e 87.08 (partes e acessórios) da Tabela de Incidência do IPI, aprovada pelo Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011.

O art. 2º assegura a manutenção do crédito relativo às aquisições de matérias-primas, materiais de embalagem e produtos intermediários utilizados na fabricação dos produtos de que trata o art. 1º.

O art. 3º suspende por dez anos o Imposto de Importação e o IPI incidente na importação direta, por estabelecimento industrial, de partes e acessórios, sem similares nacionais, essenciais à fabricação dos veículos e equipamentos para recarga das baterias de tração descritos no art. 1º.



SF/16945.59573-00

O art. 4º determina que os benefícios tributários previstos no art. 3º cessarão quando surgir a oferta de produtos fabricados no Brasil em condições similares às dos importados, quanto ao padrão de qualidade, conteúdo técnico, preço ou capacidade produtiva.

Por fim, o art. 5º determina a entrada em vigor da futura norma na data de sua publicação.

Na justificção, o autor informa que o significativo desenvolvimento tecnol3gico do motor de combust3o interna ocorrido nos 3ltimos anos n3o foi capaz de afastar os efeitos nocivos ao meio ambiente provocados pela sua utiliza3o, o que motiva a busca por outras tecnologias de tra3o mais limpas. Nesse sentido, destaca a tra3o el3trica, que pode vir de baterias ou de um gerador a bordo do ve3culo. Tendo em vista a tend3ncia mundial de investimento em tecnologias limpas e o fato de o Brasil estar atrasado nesse campo, o autor prop3o incentivos tribut3rios a fim de estimular o setor.

No prazo regimental inicial n3o foram apresentadas emendas.

A Comiss3o de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscaliza3o e Controle (CMA) emitiu parecer favor3vel ao projeto, com as Emendas n3s 1-CMA, 2-CMA e 3-CMA, propostas pela Relatora, Senadora Vanessa Grazziotin.

II – AN3LISE

Nos termos dos incisos I e IV do art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF) compete 3 CAE opinar a respeito da presente mat3ria. Sendo a decis3o terminativa, opinaremos tamb3m sobre a admissibilidade do projeto.

Quanto 3 **constitucionalidade**, h3 compet3ncia da Uni3o para legislar sobre a mat3ria (inciso I do art. 24 e incisos I e IV do art. 153, ambos da Constitui3o Federal – CF), bem como legitimidade da iniciativa parlamentar (art. 61 da CF). Tamb3m foi observado o § 6º do art. 150 da Carta Magna, que exige lei espec3fica para a concess3o de isen3o tribut3ria.

No tocante 3 **juridicidade**, a proposi3o possui novidade, abstra3o, generalidade e potencial coercibilidade, sendo a lei ordin3ria a via



adequada para regular o assunto. Não há ofensa tampouco aos princípios jurídicos tributários nem aos princípios gerais do Direito.

Em relação à **regimentalidade**, a tramitação do projeto observa o Regimento Interno desta Casa, inclusive quanto à competência da CAE para apreciar o tema.

Quanto à **técnica legislativa**, encontram-se atendidas as regras para a elaboração das leis, dispostas na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

Finalmente, no **mérito**, a proposição deve prosperar. Como já mencionado no Parecer da CMA, o incentivo a veículos menos poluentes segue uma das principais diretrizes da Política Nacional sobre Mudança do Clima, instituída pela Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, qual seja, a promoção e o desenvolvimento de pesquisas científico-tecnológicas e a difusão de tecnologias, processos e práticas orientados a mitigar a mudança do clima por meio da redução de emissões antrópicas de gases de efeito estufa.

Vale lembrar que o art. 170 da CF dispõe que a ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observado, entre outros, o princípio da defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação.

A diminuição da elevada carga tributária incidente sobre automóveis menos poluentes certamente estimulará a sua aquisição pelos consumidores e, por consequência, a sua fabricação por parte das montadoras, com mais investimentos em tecnologia.

Para exemplificar, no caso do IPI incidente sobre veículos de passageiros, as alíquotas atuais, conforme o Decreto nº 8.279, de 30 de junho de 2014, são de 37%, 43%, 55%, conforme a cilindrada do veículo. Se for utilizado motor a álcool ou simultaneamente a gasolina e a álcool, o chamado motor *flex*, as alíquotas passam a ser de 37%, 41% e 48%.

Além disso, as alíquotas do IPI são reduzidas em até 30% quando fabricantes e importadores atingem os requisitos do regime automotivo vigente no país até 31 de dezembro de 2017, o chamado INOVAR-AUTO (Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores). As condições gerais para a habilitação são a



regularidade da empresa quanto aos tributos federais e seu compromisso de atingir níveis mínimos de eficiência energética em relação aos produtos comercializados no País. Nesse caso, as alíquotas efetivas passam a ser de 7%, 13% e 25%; ou de 7%, 11% e 18%, no caso dos veículos a álcool ou com motor *flex*.

Já no caso dos veículos elétricos, a alíquota do IPI está fixada em 25%.

Quanto ao Imposto de Importação, a alíquota mais usual é de 35%. Contudo, as Resoluções da Câmara de Comércio Exterior (Camex) nº 86, de 18 de setembro de 2014, e nº 97, de 26 de outubro de 2015, reduziram a alíquota desse tributo a 0%, 2%, 4%, 5% ou 7%, conforme o caso, quando incidente sobre alguns tipos de automóveis de passageiros (montados, desmontados ou semidesmontados) elétricos e híbridos.

Assim, percebe-se que a carga de tributos incidente sobre os veículos é alta, razão pela qual realmente ela deve ser reduzida para aqueles que sejam menos agressivos ao meio ambiente.

Como recentemente realçado pelo professor José Marcos Domingues, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, em artigo publicado no periódico Valor Econômico, em 30 de dezembro de 2015: *a indústria precisa criar tecnologias que garantam o progresso distribuído em forma de bem-estar. E a exploração das possibilidades da energia solar e eólica, das redes inteligentes (“smart grids”) e dos veículos elétricos como vetores de desenvolvimento sustentável, sem poluição e com maximização de recursos naturais gratuitos e abundantes, merece o estímulo do Estado através de regulação, especialmente de tributação que não estorva a atividade econômica sustentável e dá retorno. (...) Menos imposto em áreas incipientes ainda sem arrecadação não desequilibra o Tesouro e contribui para o crescimento. Promove um meio ambiente sem emissões, mérito da energia solar e do veículo elétrico, num círculo virtuoso de despoluição, a otimizar pela tributação extrafiscal indutora de desenvolvimento sustentável, inovação tecnológica, geração de energia limpa e renovável e novas oportunidades de trabalho.*

Conforme noticiado também pelo Valor Econômico, em 12 de janeiro de 2016, a questão chegou a ser levantada no último salão do automóvel de Detroit, nos Estados Unidos, pelo vice-presidente da filial brasileira da General Motors (GM), durante a apresentação do modelo elétrico Bolt, que começará a ser produzido no final deste ano naquele país. A despeito da decisão do governo brasileiro, no fim de outubro de 2015 (Resolução Camex nº 97, de



2015), de zerar o Imposto de Importação de veículos do tipo, a montadora afirmou não haver previsão de vendas no Brasil, onde o alto preço, aliado à ausência de uma rede de postos de recarga da bateria, tornaria inviável o lançamento do modelo, que é a aposta da GM para popularizar os carros elétricos.

Portanto, a aprovação do presente projeto é medida que se impõe, ainda mais quando foca não apenas os veículos elétricos ou híbridos, mas, neste último caso, também aqueles movidos a etanol, combustível renovável, cujo processo de produção o Brasil domina.

As emendas aprovadas pela CMA estendem os incentivos do PLS aos veículos que utilizam mistura igual ou superior a 30% de biodiesel no diesel fóssil (B30), de forma a estimular a migração para motores mais eficientes e menos poluentes. Embora louvável, acreditamos que a proposta contida nas emendas merece atenção e estudos mais aprofundados, inclusive com a oitiva dos setores envolvidos, por exemplo, as montadoras de veículos, os consumidores, os produtores de biodiesel e as distribuidoras de diesel, além do órgão regulador (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP). Entre outras questões, é importante avaliar a real necessidade do estímulo frente às possíveis vantagens que poderá proporcionar.

III – VOTO

Ante o exposto, somos pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei do Senado nº 174 de 2014 e, no mérito, pela sua aprovação nos termos originalmente apresentados, com a rejeição das Emenda nºs 1-CMA, 2-CMA e 3-CMA.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

