

PARECER Nº , DE 2017

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, em decisão terminativa, 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.*

Relatora: Senadora **LÍDICE DA MATA**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 780, de 2015, de autoria do Senador JORGE VIANA, tem por escopo isentar do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e do Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro, ou relativas a Títulos ou Valores Mobiliários (IOF) o automóvel elétrico ou híbrido adquirido para uso como táxi ou por pessoas



SF/17825.68166-70

portadoras de deficiência física e isentar do IOF o trabalhador desempregado ou subempregado, titular de financiamento do denominado Projeto Balcão de Ferramentas.

O projeto é composto de três artigos.

O art. 1º promove alteração no art. 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para acrescentar os veículos elétricos ou híbridos de fabricação nacional ou importados aos automóveis cuja aquisição é beneficiada com isenção do IPI, pelas pessoas e nas circunstâncias previstas no dispositivo.

O art. 2º altera o art. 72 da Lei nº 8.383, de 30 de dezembro de 1991, com o mesmo propósito de incluir os veículos elétricos ou híbridos de fabricação nacional ou importados entre os automóveis cuja aquisição pelas pessoas discriminadas naquela lei é isenta de tributo, no caso o IOF, sobre as operações de financiamento realizadas para aquela finalidade.

O art. 3º é a cláusula de vigência, fixada para a data de publicação da lei em que se transformar o projeto em exame.

O argumento para justificar o projeto é o de que as isenções propostas estimularão a produção e a aquisição de veículos elétricos e híbridos, pelos reflexos positivos sobre o seu custo de produção e comercialização.

No que diz respeito à responsabilidade fiscal, a justificação assegura que a medida não impactará o número total de concessões. Portanto, ao projeto, não se aplicariam as exigências do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal).

No prazo regimental, o projeto não foi objeto de emenda.

O PLS recebeu parecer favorável na Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) e ora aguarda exame desta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) em caráter terminativo.



II – ANÁLISE

A apreciação da matéria pela CAE em caráter terminativo é prevista pelos arts. 99, IV; e 91, I, ambos do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), uma vez que o PLS trata de impostos da competência da União e foi apresentado por Senador da República.

No tocante à juridicidade, nenhum óbice ao PLS. Ele trata a matéria de forma genérica e eficaz, por meio do veículo adequado (projeto de lei ordinária), sem ferir os preceitos ordenadores do direito pátrio.

A proposição obedece também aos necessários critérios de constitucionalidade quanto à legitimidade para a sua propositura (arts. 48, I, e 61 da Constituição Federal – CF), visto que trata de tributação (art. 24, I, da CF) em relação a impostos de competência da União (art. 153, incisos IV e V, da CF).

No mérito, ante a clareza da manifestação da CMA, pelas palavras abaixo reproduzidas, não há dúvida da relevância do projeto:

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.



Adicionalmente, como aspecto positivo, o parecer aprovado cita a consonância da proposta com os objetivos traçados na Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009, que institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC).

Remarque-se, ainda, que a técnica legislativa usada na elaboração do projeto está em conformidade com as regras estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que rege a matéria.

Por último, em relação aos requisitos de responsabilidade fiscal, está correta a interpretação expressa na justificação do PLS, de que a hipótese de isenção criada constituirá apenas mais uma opção para seus beneficiários, com impacto desprezível sobre o volume de benefícios hoje concedido.

III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 780, de 2015.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora

