



SENADO FEDERAL
Senador JORGE SEIF – PL/SC

PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, sobre o Projeto de Lei nº 2.696, de 2023, do Senador Rodrigo Cunha, que *concede isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) aos veículos elétricos ultracompactos de fabricação nacional*.

Relator: Senador **JORGE SEIF**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Meio Ambiente (CMA) o Projeto de (PL) nº 2.696, de 2023, de autoria do Senador Rodrigo Cunha, que *concede isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) aos veículos elétricos ultracompactos de fabricação nacional*.

A proposição é composta de dois artigos.

O **art. 1º** do PL isenta do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), até 31 de dezembro de 2026, as operações com veículo automotor elétrico de fabricação nacional, com cabine fechada, que possua eixo dianteiro e traseiro, dotado de quatro rodas, com massa em ordem de marcha não superior a 400kg, ou 550kg no caso do veículo destinado ao transporte de cargas, excluída a massa das baterias, cuja potência máxima do motor não seja superior a 15kW.

O **art. 2º** estabelece a entrada em vigor da lei resultante a partir de sua publicação.

Na justificção, o autor esclarece que o setor de transportes lidera a demanda de derivados de petróleo com 68,9% do consumo final



SENADO FEDERAL
Senador JORGE SEIF – PL/SC

SF/23971.87756-87

dessa fonte energética. Com o crescimento significativo da frota brasileira, o setor de transportes passou a responder, em 2012, por 12,4% das emissões totais de Gases de Efeito Estufa – GEE do País, número bem superior aos 3,3% de 1995. Por ser o setor automotivo o principal consumidor de petróleo, responsável não só por emissões de GEE como também de outras substâncias que afetam a qualidade do ar nos centros urbanos, os veículos elétricos são uma resposta amplamente aceita para mitigar as consequências da queima de combustíveis fósseis.

A fim de disseminar o uso dos veículos elétricos, bem como incentivar a indústria nacional a incorporar a tecnologia nas suas linhas de produção, a proposição busca conceder o incentivo tributário pretendido aos veículos elétricos ultracompactos.

O PL nº 2.696, de 2023, foi distribuído à CMA e, posteriormente, será encaminhado à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), em decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 102-F, incisos I e VI, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CMA opinar sobre assuntos pertinentes a proteção do meio ambiente, controle da poluição, conservação da natureza e dos recursos naturais e direito ambiental, temas abrangidos pelo projeto sob análise. De resto, o PL nº 2.696, de 2023, não apresenta vício de natureza regimental.

A análise acerca da constitucionalidade e da juridicidade do projeto ficará sob a responsabilidade da CAE, que realizará a análise da proposição em decisão terminativa.

Quanto ao mérito, a fabricação de veículos elétricos (VE) e o estímulo ao seu uso, em substituição aos veículos movidos a combustíveis fósseis, representam importante papel no alcance da transição energética.

De acordo com Leal e Consoni (2022), ao longo dos últimos dez anos, a utilização de veículos elétricos, caracterizados pela impulsão a partir



SENADO FEDERAL
Senador JORGE SEIF – PL/SC

SF/23971.87756-87

da utilização de energia elétrica, vêm aumentando de forma constante e é acelerada sua participação no mercado automobilístico mundial. Em 2010, o estoque mundial era pouco superior a 10 mil unidades; em 2020, eram mais de 11 milhões de VE nas ruas, sobretudo em cidades europeias, na China e nos Estados Unidos da América. No Brasil observa-se um crescimento significativo na oferta de modelos comercializados e uma intensificação das discussões acerca da eletrificação dos transportes e dos impactos que esse processo terá em nosso País, sobretudo para a nossa cadeia produtiva local.

A limitação do uso de VE ocorre, sobretudo, pelos obstáculos relativos ao armazenamento da energia elétrica em seu interior. Além disso, a infraestrutura pública de recarga, ou seja, de eletropostos disponíveis para uso, ainda não possui a mesma presença espacial que a dos postos de combustíveis, embora esse também seja um cenário em rápida mudança.

Quanto ao aspecto ambiental, os veículos automotores emitem GEE, que têm a propriedade de reter o calor na atmosfera terrestre. Os GEE na atmosfera causam o aumento das temperaturas médias do planeta e, a partir desse fenômeno, decorrem outras mudanças climáticas secundárias, tais como alterações nos padrões de pluviosidade e aumento de eventos extremos como furacões, secas e enchentes.

Nesse contexto, com o objetivo de limitar o aquecimento global até o ano de 2100, houve a adoção do Acordo de Paris, em 2015, do qual o Brasil é signatário, como resultado da 21ª Conferência das Partes da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudanças do Clima (COP 21). No âmbito do Acordo, o País se comprometeu a reduzir suas emissões líquidas de GEE, por meio de sua mais recente Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC, na sigla em inglês), em 37% até 2025 e, de forma escalonada, em 43% até 2030, tendo como base os níveis de 2005. Para o alcance dessas metas, houve a apresentação de propostas setoriais alinhadas com o desenvolvimento nacional sustentável.

Portanto, estimular a oferta de veículos elétricos, sobretudo com fortalecimento da indústria nacional, é uma medida meritória ambientalmente, seja pela mitigação da emissão dos GEE, seja pelo veículo elétrico puro não emitir gases de escapamento, com menor impacto na qualidade do ar das grandes cidades e, consequentemente, na saúde pública.



SENADO FEDERAL
Senador JORGE SEIF – PL/SC

O Brasil não pode ficar desconectado desse movimento positivo, que substituirá o combustível fóssil pelo renovável. E a popularização dos veículos elétricos é convergente com uma matriz elétrica limpa como a brasileira, com participação preponderante de energias hidroelétrica, eólica, solar e originada da biomassa.

Ponderamos contudo que a matéria deveria abranger o setor de bicicletas elétricas. Dentre os veículos sustentáveis, as bicicletas elétricas têm ganhado significativa participação, observando-se um aumento de 5,4% da produção em 2022, segundo a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO). Esse veículo torna-se cada vez mais presente nos centros urbanos pois agiliza e facilita o deslocamento, sem a geração de gases de efeito estufa. Nesse sentido, apresentamos emenda para incluir no incentivo proposto pelo projeto as bicicletas elétricas.

III – VOTO

Pelo exposto, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 2.696, de 2023, com a seguinte emenda que apresentamos.

EMENDA Nº - CMA (ao PL nº 2696, de 2023)

Altere-se o art. 1º do Projeto de Lei nº 2.696, de 2023, com a seguinte redação:

“**Art. 1º** Ficam isentas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), até 31 de dezembro de 2026, as operações com bicicleta elétrica de fabricação nacional e com veículo automotor elétrico de fabricação nacional, com cabine fechada, que possua eixo dianteiro e traseiro, dotado de quatro rodas, com massa em ordem de marcha não superior a 400kg, ou 550kg no caso do veículo destinado ao transporte de cargas,



SENADO FEDERAL
Senador JORGE SEIF – PL/SC

excluída a massa das baterias, cuja potência máxima do motor não seja superior a 15kW.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator