

PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 6.020, de 2019, da Senadora Leila Barros, que *altera a Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997, Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000 e Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, para incentivar a pesquisa sobre mobilidade elétrica no Brasil.*

Relator: Senador **EDUARDO BRAGA**

I – RELATÓRIO

Encontra-se na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o PL nº 6.020, de 2019, de autoria da Senadora Leila Barros, que “altera a Lei nº 9.478, de 06 de agosto de 1997, Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000 e Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, para incentivar a pesquisa sobre mobilidade elétrica no Brasil”.

O texto inicial do PL nº 6.020, de 2019, é composto de cinco artigos. O art. 1º estabelece os objetivos do PL.

O art. 2º adiciona dois incisos ao art. 1º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, que trata da política energética nacional, para incluir dois novos objetivos das políticas nacionais para o aproveitamento racional das fontes de energia: incentivo e desenvolvimento da mobilidade elétrica, e incentivo ao desenvolvimento e uso de energias renováveis para geração elétrica.

O art. 3º altera a redação do § 2º do art. 4º da Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, para determinar que o “desenvolvimento da mobilidade elétrica” figure entre os programas e projetos de pesquisa científica e tecnológica do setor de energia elétrica.

Já o art. 4º do PL propõe a inclusão de um novo artigo (art. 38-A) na Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, para determinar que as empresas participantes do programa Rota 2030 deverão aplicar 1,5% do montante equivalente às renúncias fiscais obtidas no âmbito daquele programa em “desenvolvimento de tecnologia para veículos automotores de propulsão exclusivamente elétrica” e para a “produção de energia para veículo elétrico a partir do etanol ou das células de etanol”.

O art. 5º contém a cláusula de vigência.

O projeto foi distribuído à Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática (CCT), e à CAE, à qual cabe decisão terminativa. Na CCT, o PL nº 6.020, de 2019, recebeu parecer favorável com as Emendas nºs 1 e 2 – CCT. Em 4 de agosto de 2023 foi apresentada a Emenda nº 3 – CAE, de autoria do Senador Fernando Farias.

II – ANÁLISE

O mérito e a técnica legislativa adotada do PL nº 6.620, de 2019, já foram analisados pela CCT. Cabe à CAE, que decidirá em decisão terminativa, as análises de constitucionalidade e juridicidade, bem como das questões econômicas, de acordo com o art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

Em relação à sua constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade, o PL não encontra óbices constitucionais, não apresenta vícios de juridicidade e não colide com o RISF.

Do ponto de vista de econômico, como foi observado pela CCT, observa-se, particularmente nos países mais desenvolvidos e na China, um rápido avanço na venda dos veículos elétricos. Segundo a Statista¹, o número de veículos elétricos a bateria e híbridos “plug-in” em uso no mundo era de 2 milhões em 2016, passando a 25,9 milhões em 2022, um crescimento de mais de quase 1.200%.

A demanda por veículos elétricos tende a continuar crescendo nos próximos anos, pois a regulação ambiental tende a se tornar mais rígida. Com isso, a produção tende a crescer. Como a produção de veículos é sujeita a economias de escala para uma faixa relevante da produção, espera-se que o

¹ <https://www.statista.com/statistics/1101415/number-of-electric-vehicles-by-type/>

aumento da produção leve à redução dos custos unitários. Com isso, os preços de veículos elétricos tendem a se aproximar dos que usam motores a combustão, fomentando as decisões dos consumidores de migrar para veículos elétricos.

Essa linha de argumentação poderia levar à conclusão de que incentivos relacionados à produção de carros elétricos são desnecessários. Não é bem assim, por duas razões principais.

Em primeiro lugar, como a tecnologia do motor é diferente, também são diferentes os fornecedores das partes necessárias para a fabricação do veículo. É preciso, então, formar uma nova rede de fornecedores em torno das montadoras de veículos elétricos. Essas empresas precisam dominar novas tecnologias, o que pressupõe investimentos em pesquisa. No cenário atual, esses investimentos podem deixar de ser feitos porque as empresas têm incertezas quanto à captura dos seus retornos. Sem investimentos, essa nova rede de fornecedores aos fabricantes de veículos elétricos pode não se formar no Brasil, comprometendo a própria produção de veículos elétricos no País (lembremo-nos que oferta de mão de obra adequada, proximidade com o mercado consumidor e presença de fornecedores de insumos são fatores locais relevantes para decisões sobre onde investir).

Outra razão que justifica os incentivos propostos no PL nº 6.020, de 2019, é que os fabricantes de veículos atualmente instalados no Brasil podem decidir não produzir aqui veículos elétricos. Isso porque eles teriam interesse em amortizar os investimentos já feitos em veículos a combustão. Se esse for o caso, o parque industrial automotivo brasileiro ficará defasado. À parte argumentos de que podemos ter motores a combustão com tecnologia limpa, como seria, de acordo com seus defensores, o caso dos motores exclusivamente a etanol, fato é que não exportaríamos veículos, a não ser que vencêssemos a difícil tarefa de tornar o etanol amplamente disponível em outras partes do planeta.

Segundo a Statista, o significativo crescimento da produção e da venda de veículos elétricos ficou restrito à China, Estados Unidos e Europa. A falta de infraestrutura e de incentivos são apontados mesma fonte como uma das razões para isso.

Nesse sentido, como afirmado na Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática, é necessário ao Brasil

planejar o futuro de nossa indústria automotiva, que representa cerca de 20% de nosso PIB industrial, sob pena de vê-la enfraquecer ou mesmo perecer.

Portanto, o PL nº 6.020, de 2019, é meritório ao identificar a necessidade de maiores investimentos em pesquisa e desenvolvimento relacionados à mobilidade elétrica.

No entanto, é preciso planejar estrategicamente a adoção da mobilidade elétrica no Brasil, levando em conta a matriz energética do País, que já possui uma parcela significativa de energia renovável no setor de transporte. Aproximadamente 25% da energia utilizada no transporte no Brasil é proveniente de fontes renováveis, o que é um ponto positivo, pois a média mundial é de 5%. Nesse sentido, é preciso ampliar as tecnologias incentivadas para além da eletromobilidade. É preciso, por exemplo, incluir tecnologias como captura, armazenagem e uso do carbono (CCUS) e hidrogênio de baixo carbono, além da eletromobilidade. Para endereçar esses pontos, apresento uma emenda para alterar o art. 2º do PL nº 6020, de 2019.

Sobre o Rota 2030, a maior parte da lei que instituiu o programa encontra-se revogada pela Medida Provisória nº 1.205, de 2023, que o substituiu pelo Programa Mover. De qualquer forma, acredito que destinar 1,5% do montante das renúncias fiscais das empresas participantes do Programa para as tecnologias previstas no PL sob análise é problemático, pois os interesses das empresas participantes não são conhecidos e podem ser divergentes. Por exemplo, as empresas beneficiadas poderiam resistir à diversificação de tecnologias mencionadas no parágrafo anterior, especialmente se já houver investimentos significativos em infraestrutura ou se determinadas tecnologias já estiverem consolidadas no mercado. Dessa forma, a resistência pode dificultar a adoção de novas abordagens e a transição para tecnologias alternativas. Por isso, apresento emenda para suprimir o art. 4º do PL nº 6.020, de 2019.

Sobre a Emenda nº 3 – CAE, julgo que o incentivo ao “desenvolvimento de novas aplicações para os biocombustíveis produzidos no País, em especial no transporte aéreo e naval” é meritório. Sugiro sua incorporação por meio de uma emenda que também aproveite o texto da Emenda nº 1 - CCT.

Em relação aos ajustes de técnica legislativa propostos pela Emenda nº 2 - CCT para aperfeiçoar a redação do art. 4º do PL, não a acato,

pois, pelas razões expostas acima, sugiro a supressão do art. 4º do PL nº 6.020, de 2019.

III – VOTO

Em função do exposto, somos pela **aprovação** do PL nº 6.020, de 2019, com a rejeição das Emendas nºs 1 e 2 – CCT e com as seguintes emendas:

EMENDA Nº – CAE

Dê-se ao art. 2º do Projeto de Lei do Senado nº 6.020, de 2019, a seguinte redação:

“**Art. 2º** O art. 1º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º

.....

XVII - fomentar a pesquisa e o desenvolvimento com vistas à geração de energia a partir de fontes renováveis;

.....

XIX – incentivar e desenvolver a mobilidade elétrica;

XXI – incentivar o desenvolvimento de novas aplicações para os biocombustíveis produzidos no País, em especial no transporte aéreo e naval.” (NR)

EMENDA Nº – CAE

Dê-se ao art. 3º do Projeto de Lei do Senado nº 6.020, de 2019, a seguinte redação:

“**Art. 3º** O § 2º do art. 4º da Lei nº 9.991, de 24 de julho de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 4º

.....

§ 2º Entre os programas e projetos de pesquisa científica e tecnológica do setor de energia elétrica, devem estar incluídos os que tratem da preservação do meio ambiente, da capacitação dos recursos humanos, do desenvolvimento tecnológico, do desenvolvimento da mobilidade elétrica, da utilização de fontes renováveis de energia utilizadas no setor de transporte e da utilização de tecnologias como captura, armazenagem e uso do carbono (CCUS) e hidrogênio de baixo carbono no setor de transportes.

.....” (NR)

EMENDA Nº – CAE

Suprima-se o art. 4º do Projeto de Lei nº 6.020, de 2019.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator