

MPV 563

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00048

Data / /2012	Proposição Medida Provisória nº 563 /2012				
Autor ALFREDO KAEFER	Nº do proponente 451				
☐ 1. Supressiva ☐ 2. Substitutiva ☐ 3. Modificativa ☐ 4. Aditiva ☐ 5. Substitutivo global					
Página	<table border="1"> <tr> <td>Art.</td> <td>Parágrafo</td> <td>Inciso</td> <td>Alínea</td> </tr> </table>	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea
Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea		

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

O art. 31º, § 1º da Medida Provisória nº 563, de 2011, fica acrescido de inciso com a seguinte redação:

"Art. 5º

§ 1º

IV - será de 99% (noventa e nove por cento) para os automóveis de passageiros e outros veículos principalmente concebidos para transporte de pessoas, com motor elétrico.

JUSTIFICAÇÃO

O carro elétrico, particularmente aquele cuja bateria é carregada a partir da rede elétrica, vem despertando interesse crescente dos possíveis usuários, indústrias, ambientalistas e governo. Suas características: nenhuma emissão de efluentes onde circula pouco ruído, baixo custo de utilização, redução da contribuição dos transportes para o efeito estufa e a possibilidade de impulsionar novas linhas de desenvolvimento tecnológico e de produção industrial, justificam a atenção que vem recebendo.

No plano fiscal, a comercialização de carros elétricos é penalizada por uma alíquota de 25% do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI. Se forem importados (o que inicialmente será provável) os custos de importação, inclusive o imposto homônimo, de 35%, encarecerão ainda mais o produto. Atualmente esses carros, se importados, custariam no Brasil mais do triplo do que custam em países industrializados, a maioria dos quais subsidia sua aquisição. Observa-se ainda que, atualmente, carros importados, acionados por motores de combustão, estão sujeitos a IPI menor do que o modelo elétrico mais eficiente e menos poluente que seja vendido no Brasil.

Entende-se que caberá ao governo, mediante políticas fiscal, financeira, industrial e tecnológica específicas, dar o primeiro passo para viabilizar e estimular a demanda e, portanto, a oferta nacional de carros elétricos, em quantidades que contribuam efetivamente para a melhoria do meio ambiente, reduzir a dependência de combustíveis fósseis e incentivar a nacionalização desses veículos.

Se não houver demanda significativa, dificilmente sua produção local será viabilizada em termos econômicos, particularmente num mercado automobilístico aquecido como o brasileiro, pois não haverá motivação para que as montadoras invistam, em curto prazo, em nova tecnologia se seu produto será mais gravado do que aquele produzido com a tecnologia convencional. Em suma, os impostos precisam diminuir para que a escala de produção se torne suficientemente elevada, de modo a alcançar custos competitivos e não prejudicar o desenvolvimento da produção local desses veículos.



A necessária desoneração fiscal será provavelmente mais complexa do que aquela praticada há décadas, para promover a nacionalização do setor automotivo, quando o carro nacional competia apenas com o importado, pois será indispensável evitar entraves à nacionalização do carro elétrico. Observa-se que, se de um lado o produto nacional vai concorrer tanto com o importado quanto com o carro convencional nacional, de outro, pelo menos inicialmente alguns componentes críticos desses veículos terão de ser importados, como ocorre na indústria eletrônica e aeronáutica.

A base da proposta é um novo regime de inovação automotiva, com incentivos fiscais e de crédito ao desenvolvimento de veículos elétricos híbridos no País, com o uso de energia elétrica associado ao etanol ou ao biodiesel.

Em conclusão, percebe-se que tanto a mobilização da indústria para oferecer carros elétricos, quanto dos consumidores, para comprá-los, bem como a destes e das empresas distribuidoras de energia elétrica, para construir a infraestrutura de recarga, carecem de um sinal forte e claro da parte do governo no sentido de comunicar sua determinação duradoura de fazer com que se difunda o emprego de carros elétricos no país e que a indústria automobilística brasileira se mantenha alinhada com as mais avançadas tendências tecnológicas mundiais.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	
451	ALFREDO KAEFER	PR	PSDB
DATA	ASSINATURA		
10/04/12			

