

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

(Do Sr. CARLOS HENRIQUE GAGUIM)

Concede incentivos fiscais no âmbito do IPI, IOF e IRPJ a veículos equipados com motor exclusivamente elétrico, classificados nos códigos 8702.40.10 e 8702.40.90 Ex 02 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados; altera a Lei nº 10.485, de 3 de julho de 2002, para reduzir a zero a alíquota das contribuições PIS/PASEP e COFINS, incidentes sobre a venda de veículos elétricos e de seus componentes; e altera a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, para conceder desconto nas tarifas de energia elétrica aplicáveis ao consumo verificado na atividade de recarga de veículos elétricos destinados ao transporte público de passageiros.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI os veículos equipados unicamente com motor elétrico para propulsão, classificados nos códigos 8702.40.10 e 8702.40.90 Ex 02 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados.

§ 1º Fica suspensa a exigência do IPI incidente sobre a saída do estabelecimento industrial dos componentes, chassis, carrocerias, baterias e demais acessórios, partes e peças a serem empregados ou incorporados nos veículos de que trata o caput.

§ 2º A suspensão de que trata o § 1º, após o emprego ou incorporação dos acessórios, partes e peças na fabricação dos veículos de que trata o caput, converte-se em isenção.

§ 3º Na hipótese de não se efetuar o emprego ou a incorporação de que trata o § 2º, a pessoa jurídica fica obrigada a recolher os tributos não pagos em função da suspensão de que trata o § 1º, acrescidos de

juros e multa, de mora ou de ofício, na forma da Lei, contados a partir da data de aquisição.

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 10.485, de 3 de julho de 2002, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

“Art. 1º

§ 4º A alíquota das contribuições de que trata este artigo fica reduzida a zero no caso da venda de veículos fabricados no país, equipados unicamente com motor elétrico para propulsão, classificados nos códigos 8702.40.10 e 8702.40.90 Ex 02 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados.

§ 5º Fica suspensa a exigência das contribuições de que trata este artigo nas vendas no mercado interno dos componentes, chassis, carrocerias, baterias e demais acessórios, partes e peças a serem empregados ou incorporados nos veículos de que trata o § 4º.

§ 6º A suspensão de que trata o § 5º, após o emprego ou incorporação dos acessórios, partes e peças na fabricação dos veículos de que trata o § 4º, converte-se em alíquota 0 (zero).

§ 7º Na hipótese de não se efetuar o emprego ou a incorporação de que trata o § 6º, a pessoa jurídica fica obrigada a recolher os tributos não pagos em função da suspensão de que trata o § 5º, acrescidos de juros e multa, de mora ou de ofício, na forma da Lei, contados a partir da data da aquisição. (NR)”

Art. 3º Ficam isentos do imposto sobre operações de crédito, câmbio e seguro, e sobre operações relativas a títulos e valores mobiliários (IOF) as operações de financiamento para a aquisição de veículos equipados unicamente com motor elétrico para propulsão, classificados nos códigos 8702.40.10 e 8702.40.90 Ex 02 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados, fabricados no território nacional.

Art. 4º Para efeito de apuração do imposto sobre a renda, as pessoas jurídicas tributadas com base no lucro real terão direito à depreciação acelerada, calculada pela aplicação da taxa de depreciação usualmente admitida multiplicada por 3 (três), sem prejuízo da depreciação contábil de veículos equipados unicamente com motor elétrico para propulsão, destinados ao ativo imobilizado da pessoa jurídica adquirente, classificados nos códigos

8702.40.10 e 8702.40.90 Ex 02 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados.

§ 1º O disposto no caput somente se aplica aos bens novos, que tenham sido adquiridos ou objeto de contrato de encomenda entre o primeiro dia subsequente à promulgação desta Lei e 31 de dezembro do ano seguinte ao da promulgação desta Lei.

§ 2º A depreciação acelerada de que trata o caput:

I - constituirá exclusão do lucro líquido para fins de determinação do lucro real e será controlada no livro fiscal de apuração do lucro real;

II - deverá ser calculada antes da aplicação dos coeficientes de depreciação acelerada a que faz referência o art. 69 da Lei nº 3.470, de 28 de novembro de 1958; e

III - deverá ser apurada a partir de 1º de janeiro do ano seguinte ao ano de aquisição ou de encomenda do veículo.

§ 3º O total da depreciação acumulada, incluindo a contábil e a acelerada incentivada, não poderá ultrapassar o custo de aquisição do bem.

§ 4º A partir do período de apuração em que for atingido o limite de que trata o § 3º, o valor da depreciação, registrado na contabilidade, deverá ser adicionado ao lucro líquido para efeito de determinação do lucro real.

Art. 5º A Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 13.

.....
 XV - prover recursos para compensar descontos nas tarifas de energia elétrica aplicáveis ao consumo verificado na atividade de recarga de veículos elétricos destinados ao transporte público de passageiros.

..... (NR)”

“Art. 25-A. Serão concedidos descontos de trinta por cento nas tarifas de energia elétrica relativas ao consumo verificado na atividade de recarga de veículos elétricos destinados ao

transporte público de passageiros que se verifique em um período diário contínuo de 8h30m (oito horas e trinta minutos) de duração, facultado ao concessionário ou permissionário de serviço público de distribuição de energia elétrica o estabelecimento de escalas de horário para início, mediante acordo com os consumidores, garantido o horário compreendido entre 21h30m (vinte e uma horas e trinta minutos) e 6h (seis horas) do dia seguinte.

§ 1º Os descontos previstos no caput incidirão também sobre as bandeiras tarifárias homologadas pela Aneel.

§ 2º Os descontos de que tratam este artigo serão aplicados pelo prazo de dez anos após a entrada em vigor desta lei” (NR).

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir do primeiro dia do exercício subsequente ao de sua publicação.

Parágrafo único. As desonerações tributárias previstas nos arts. 1º a 3º vigorarão pelo prazo de 5 (cinco) anos, contados a partir da publicação desta Lei.

JUSTIFICAÇÃO

Conforme noticiado recentemente pela Agência Brasil, um relatório elaborado por mais de 40 organizações internacionais que atuam em prol de transportes sustentáveis e de baixo carbono, apresentado na 24ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP 24), indica que o setor de transporte contribui com um quarto das emissões globais de Gases de Efeito Estufa (GEEs) e é a área em que as emissões de carbono mais crescem desde 2000. Mais especificamente, as emissões provocadas pelos meios de transporte cresceram de 5,8 giga toneladas de CO₂ em 2000 para 7,5 giga toneladas em 2016, representando um acréscimo de 29% em volume.

No Brasil, a situação não é muito diferente, haja vista que o transporte é o segmento do setor de energia que mais emite GEEs, sendo responsável por 44% de todas as emissões do setor, segundo dados do

Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA)¹. Dados do Ministério de Ciência e Tecnologia (MCTIC), registrados em relatório de auditoria do Tribunal de Contas da União (TCU)², confirmam a elevada proporção das emissões do segmento de transportes. Os dados relatam que o setor energético emitiu, em 2015, 449 milhões de toneladas de gás carbônico equivalente, sendo a geração de energia elétrica responsável por 68 (15%) e o setor de transportes por 211 (47%). A participação de emissões do segmento elétrico, portanto, foi de menos de um terço da emissão do segmento de transportes.

Esse dado reflete um contexto brasileiro marcado pela participação majoritária de fontes renováveis na matriz energética e pelo fato de ser o segmento de transportes altamente dependente da queima de combustíveis fósseis. A eletrificação da frota de ônibus tem, portanto, o potencial de modificar esse contexto, reduzindo de forma significativa a taxa de emissões de GEEs do País e contribuindo globalmente para o combate às mudanças climáticas. A redução tende a ser reforçada ainda pelo crescimento expressivo da participação de fontes renováveis, como a geração eólica, na matriz energética brasileira. Segundo dados consolidados do boletim InfoMercado mensal da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), a representatividade das fontes movidas pela força dos ventos em relação a toda energia gerada pelas usinas do Sistema chegou a 8,1% em maio de 2019. A matriz renovável é completada com 76,3% de fonte hidráulica, incluindo as PCHs, e 0,8% entregues pelas usinas solares.

Além dos benefícios climáticos, a redução da queima de combustíveis fósseis pelo segmento de transportes contribui diretamente para a redução da poluição atmosférica, haja vista que os poluentes ozônio (O₃), Monóxido de Carbono (CO) e óxidos de Nitrogênio (NOX) têm entre as suas principais fontes os automóveis. Entre os efeitos respiratórios adversos

¹ INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE. Emissões dos Setores de Energia, Processos Industriais e Uso de Produtos: documento de Análise 2018. São Paulo, 2018. Disponível em: <<http://www.energiaeambiente.org.br/emissoes-dos-setores-de-energia-e-processos-industrias---documento-de-analise-2018>>.

² Auditoria Operacional para avaliar a eficiência e efetividade das políticas públicas de inserção de fontes renováveis na matriz elétrica brasileira. TC nº 008.692/2018-1.

associados aos poluentes do ar originados da queima de combustíveis fósseis estão³:

- a) aumento da mortalidade;
- b) aumento da incidência do câncer de pulmão;
- c) aumento da frequência dos sintomas e das crises de asma;
- d) aumento da incidência de infecções respiratórias baixas.

Devem ser também mencionados os benefícios econômicos da eletrificação de frotas. Os ônibus elétricos propiciam a redução dos custos com aquisição de combustível e com manutenção, o que reduz o prazo de retorno do investimento realizado na aquisição dos veículos. Em projeto piloto realizado na cidade de São Paulo⁴, foi verificado que um ônibus a diesel de 12 metros de comprimento consumia 0,55 litros de diesel para viajar um 1 quilômetro (km), enquanto o ônibus elétrico testado consumia em média 1,06 quilowatts-hora (kWh) para percorrer a mesma distância.

Segundo a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), o preço médio do diesel S10 na cidade de São Paulo na semana entre 04/08/2019 a 10/08/2019 foi de R\$ 3,540 por litro (l). Assim, o custo do combustível do veículo a diesel corresponderia a R\$ 1,95 por km.

Por sua vez, de acordo com a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), a tarifa para o subgrupo B3 na mesma localidade corresponde a cerca de R\$ 0,66 por kWh, com tributos. Portanto, o custo da eletricidade requerida pelo ônibus elétrico seria de apenas R\$ 0,70 por km rodado. Dessa maneira, observa-se que o custo com a aquisição de combustível seria quase três vezes menor no caso do ônibus elétrico, em relação ao movido a óleo diesel

A adoção de ônibus elétrico pelos sistemas de transporte público municipais, apesar de ainda incipiente, é bastante promissor e mostra tendência de crescimento. Conforme estudos reunidos em documento

³ CANÇADO *et al.* **Repercussões Clínicas da Exposição à Poluição Atmosférica**. *Jornal Brasileiro de Pneumologia*. 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/%0D/jbpneu/v32s1/a02v32s1.pdf>

⁴ Guy Edwards, Lisa Viscidi, Carlos Mojica. "Charging Ahead: The Growth of Electric Car and Bus Markets in Latin American Cities". Setembro de 2018.

elaborado pela organização Bloomberg New Energy Finance⁵, a China é responsável por 99% dos ônibus elétricos produzidos nos últimos anos no mundo; e o preço de produção de um ônibus movido unicamente a base de energia elétrica tende a se reduzir, devendo se igualar a seu similar movido à diesel em poucos anos, especialmente a partir da redução do custo de sua bateria.

Esse tema tem recebido crescente interesse de pesquisa, a exemplo da dissertação de mestrado de Oswaldo Luis Caetano Senger⁶ e de estudos do BNDES⁷ e do International Council on Clean Transportation (ICCT)⁸, sob pedido do German Agency for International Cooperation (GIZ) e do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio – MDIC, do Brasil, os quais apresentam um rico e complementar diagnóstico das barreiras atualmente existentes para o avanço do transporte público elétrico no Brasil, além de sugestões de encaminhamento de políticas públicas.

Como ressaltado no estudo do BNDES, já há, atualmente, empresas instaladas no Brasil com o propósito de produzir ônibus híbridos e elétricos, como a Eletra, Volvo e BYD. Entretanto, mesmo já havendo financiamento preferencial no BNDES visando favorecer sua comercialização em relação a veículos a diesel, as vendas não avançaram. Uma das razões apontadas para esse lento desenvolvimento é a incerteza na gestão da política de transporte urbano – essencialmente de responsabilidade municipal –, na qual a compra de veículos é feita pelos operadores concessionários e permissionários, que obtêm lucro ao modernizarem sua frota de veículos, revendendo os veículos antigos a operadores de outros municípios. A troca

⁵ Disponível em: https://c40-production-images.s3.amazonaws.com/other_uploads/images/1726_BNEF_C40_Electric_buses_in_cities_FINAL_APPROVED_%282%29.original.pdf?1523363881.

⁶ *Ônibus elétricos utilizados no transporte público como paradigma de política pública no combate à poluição atmosférica em Santos*, Dissertação apresentada no Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Direito da Saúde da Universidade Santa Cecília, como exigência parcial à obtenção do título de Mestre em Direito da Saúde, 2018, disponível em: https://unisanta.br/arquivos/mestrado/direito/dissertacoes/Dissertacao_OSWALDOLUISCAETANOSENGER322.pdf.

⁷ *Veículos híbridos e elétricos: sugestões de políticas públicas para o segmento*, Luiz Felipe Hupsel Vaz, Daniel Chiari Barros, Bernardo Hauch Ribeiro de Castro, BNDES Setorial, 2015, disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/4284>.

⁸ International Evaluation of Public Policies for Electromobility in Urban Fleets, Peter Slowik, Carmen Araujo, Tim Dallmann, Cristiano Façanha, 2019, disponível em: <https://theicct.org/publications/international-evaluation-public-policies-electromobility-urban-fleets>.

para ônibus elétricos, no entanto, ainda gera incerteza no valor de revenda, na vida útil e na necessidade de infraestrutura de abastecimento (rede aérea se for trólebus ou estrutura para recarga se for com bateria), na medida em que esses veículos ainda são bem mais caros. Do lado das autoridades públicas municipais, pesa a dúvida de que a adoção de ônibus elétricos possa acarretar o aumento das tarifas ou maior subsídio. Custos relacionados ao suprimento energético também estão entre as preocupações do setor.

O contexto relatado torna clara a necessidade de intervenção do Estado para endereçar esses entraves que ainda impedem a adoção da meritória política de disseminação do transporte público elétrico. A fim de contribuir na construção de soluções, o presente projeto de lei traz a proposta de constituir um regime especial de tributação federal destinado a subsidiar a produção de veículos elétricos para o transporte público – trólebus e ônibus, classificados nos códigos 8702.40.10 e 8702.40.90 Ex 02 da legislação do IPI (Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados).

Já há alguns anos, a legislação do IPI estabelece alíquota zero para esses veículos, contudo é imprescindível que a desoneração esteja fixada em lei e não somente em decreto infra legal, além de tornar explícita e dar mais segurança quanto a desoneração dos componentes, chassis, carrocerias, baterias e demais acessórios, partes e peças a serem empregados ou incorporados nos veículos.

Também está prevista nesse projeto a desoneração da incidência das contribuições PIS/Cofins sobre as vendas dos veículos elétricos – e de seus acessórios, partes e peças –, bem como sobre a incidência do IOF sobre operações de financiamento para a compra desses veículos. Propõe-se ainda a permissão de contabilização de depreciação dos veículos elétricos, na apuração do imposto de renda, em taxas mais aceleradas do que as previstas na legislação, a fim de favorecer novos investimentos – em ônibus elétricos, em vez de veículos movidos à diesel – das empresas operadoras do transporte público municipal. Essa medida é similar à adotada na Lei 12.788, de 2013, que beneficiou caminhões, vagões, locomotivas, locotratores e tênderes.

É importante ressaltar que a produção de veículos elétricos destinados ao transporte público é ainda inexpressiva no Brasil, não havendo dessa forma arrecadação tributária a ser renunciada, de modo que não há óbice para a aprovação dessa proposição, sob a ótica de adequação orçamentária e financeira, nos termos dos requisitos impostos pela legislação.

Por fim, o projeto de lei propõe a concessão de desconto de trinta por cento nas tarifas de eletricidade aplicadas ao carregamento das baterias desses veículos. Considerando que a autonomia dos ônibus elétricos (250 km no projeto piloto de São Paulo) é maior que a distância média diária percorrida pelos ônibus urbanos no Brasil, optamos por aplicar o desconto mencionado apenas no período noturno, como é feito para o caso dos descontos concedidos às atividades de irrigação e aquicultura. Dessa maneira, ao incentivarmos a recarga das baterias à noite nas garagens das empresas de ônibus, poderemos melhor aproveitar a ociosidade do sistema elétrico nesse horário, evitando que a nova tecnologia cause sobrecarga nos momentos de maior consumo de energia elétrica no País. Tendo em conta a tendência observada de queda preço de aquisição dos ônibus elétricos, especialmente no que se refere ao custo das baterias, sugerimos que esses descontos tarifários vigorem por um prazo limitado em dez anos.

Diante de todo o exposto e da relevância da matéria para a sociedade brasileira, convidamos os nobres pares ao debate dessa premente matéria, a fim de que possamos aperfeiçoar e aprovar as medidas aqui propostas.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Deputado CARLOS HENRIQUE GAGUIM