

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. LEÔNIDAS CRISTINO)

Estabelece medidas de incentivo à adoção de veículos híbridos e elétricos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei estabelece medidas para incentivar a adoção de motocicletas, de ciclomotores elétricos e de veículos automotores elétricos e híbridos, bem como para promover a instalação de pontos de carregamento para veículos elétricos.

Art. 2º Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI as motocicletas, os ciclomotores elétricos e os veículos automotores equipados com propulsão elétrica ou com propulsão híbrida classificados nos códigos 8702.20.00, 8702.30.00, 8702.40, 8703.40.00, 8703.50.00, 8703.60.00, 8703.70.00, 8703.80.00 e 8711.60.00 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados – TIPI.

Art. 3º Fica suspensa a exigência do IPI incidente sobre as partes, acessórios e componentes classificados nos códigos 85, 87.08 e 87.14 da TIPI utilizados na fabricação dos veículos de que trata o art. 2º.

§ 1º A suspensão de que trata o caput e converterá em isenção após a efetiva utilização da parte, acessório ou componente na fabricação dos veículos de que trata o art. 1º.

§ 2º Na hipótese de não se efetuar a utilização de que trata o § 1º deste artigo, a pessoa jurídica importadora ou adquirente dos produtos de que trata o caput deste artigo fica obrigada a recolher os tributos anteriormente suspensos, acrescidos de juros e multas, nos termos da lei.

Art. 4º A Lei nº 10.485, de 3 de julho de 2002, passa a vigorar

com a seguinte redação:

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210799872200>



“Art. 1º

§ 4º A alíquota das contribuições de que trata este artigo fica reduzida a zero no caso de venda de motocicletas e ciclomotores elétricos e de veículos automóveis equipados com propulsão elétrica ou com propulsão híbrida classificados nos códigos 8702.20.00, 8702.30.00, 8702.40, 8703.40.00, 8703.50.00, 8703.60.00, 8703.70.00, 8703.80.00 e 8711.60.00 da TIPI.” (NR)

“Art. 3º-A Fica suspensa a exigência da Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público – PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – Cofins incidentes sobre a importação ou a receita bruta da venda no mercado interno de partes, acessórios e componentes classificados nos códigos 85, 87.08 e 87.14 da TIPI, quando o importador ou adquirente for fabricante dos veículos de que trata o § 4º do art. 1º.

§ 1º A suspensão de que trata o caput se converterá em alíquota zero após a efetiva utilização da parte, acessório ou componente na fabricação dos veículos de que trata o § 4º do art. 1º.

§ 2º Na hipótese de não se efetuar a utilização de que trata o § 1º deste artigo, a pessoa jurídica importadora ou adquirente dos produtos de que trata o caput deste artigo fica obrigada a recolher os tributos anteriormente suspensos, acrescidos de juros e multas, nos termos da lei.”

Art. 5º A partir de 1º de janeiro de 2023, será obrigatória a instalação de ao menos 1 (um) ponto de carregamento de veículos elétricos para cada 50 (cinquenta) vagas de estacionamento em novos empreendimentos de uso coletivo de natureza habitacional, comercial, industrial ou recreativa, públicos ou privados, custeados total ou parcialmente com recursos do Poder Público Federal.

§ 1º Os empreendimentos citados no *caput* que possuam menos de 50 (cinquenta) vagas de estacionamento deverão dispor de ao menos 1 (um) ponto de carregamento de veículos elétricos.

§ 2º O cumprimento da obrigação prevista no *caput* será aferido desde a elaboração e aprovação de projetos e é condição necessária à liberação de recursos públicos federais para a execução de obras de engenharia.



Art. 6º A partir do ano seguinte à publicação da presente lei, as concessionárias e permissionárias do serviço de distribuição de energia elétrica deverão disponibilizar pontos de carregamento de veículos elétricos em empreendimentos de uso coletivo de natureza habitacional, comercial, industrial ou recreativo, públicas ou privadas, mediante solicitação prévia e à custa da unidade consumidora requerente, nos termos do regulamento.

Art. 7º As concessionárias e permissionárias do serviço de distribuição de energia elétrica deverão instalar e operar pontos de carregamento públicos de veículos elétricos, de acordo com metas fixadas pela Agência Nacional de Energia Elétrica – Aneel.

§ 1º São pontos de carregamento públicos aqueles instalados em locais de domínio público ou de acesso ao público.

§ 2º As metas mencionadas no *caput* deverão incluir pontos de carregamento público em todos os municípios com população acima de duzentos mil habitantes no prazo de até 180 dias após a publicação desta lei.

§ 3º As metas mencionadas no *caput* deverão prever ainda a instalação de pontos de carregamento em todas as rodovias federais e estaduais.

Art. 8º O art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 13.

.....

XVI – prover recursos para a instalação e operação de pontos de carregamento públicos de veículos elétricos.

.....” (NR)

Art. 9º Não se aplicam, na aquisição de energia elétrica por meio de pontos de carregamento, as restrições à escolha do fornecedor de energia elétrica estabelecidas nos arts. 15 e 16 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

Art. 10. A Aneel definirá os padrões técnicos mínimos das instalações dos pontos de carregamento de veículos elétricos, as condições de fornecimento de energia nesses pontos e as tarifas aplicáveis, no prazo de 12 meses após a publicação desta lei.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210799872200>



Art. 11. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A matriz elétrica brasileira é sabidamente uma das mais renováveis do mundo, em razão principalmente da geração baseada em aproveitamentos hidráulicos. Atualmente, do total de energia elétrica produzida em nosso país, cerca de 83% são oriundos de fontes renováveis.

É comum observar esse número e acreditar que a nossa geração é extremamente limpa. Ocorre que apenas parte da energia consumida em um país é de origem elétrica. Há muitos processos, como aqueles que envolvem o aquecimento em fogões ou em caldeiras industriais, além da propulsão a partir de motores a combustão, em que se usa energia de origem térmica, muitas das vezes proveniente de fontes não-renováveis.

Quando consideramos a matriz energética em sentido amplo, a situação não parece tão positiva. No Brasil, apenas 45% da geração total de energia é de origem renovável. Somente a geração a partir da queima de petróleo, derivados e de gás natural ainda responde por cerca de 46% da geração total de energia no país. Como se pode imaginar, grande parte desse consumo de petróleo e derivados ocorre para manter a frota de carros de passeio e caminhões circulando nas ruas e estradas brasileiras.

Tendo em vista o imenso potencial existente e pouco explorado em nosso território para geração a partir de outras fontes renováveis, como a solar e a eólica, vemos que haveria viabilidade na transformação de nossa frota automobilística antiga em uma nova frota de carros elétricos, os quais seriam carregados a partir de uma matriz elétrica mais verde. As vantagens econômicas e sociais e, principalmente, ambientais de uma medida dessa monta seriam verdadeiramente incalculáveis.

Por outro lado, atualmente os veículos elétricos, apesar de demonstrarem maior compromisso com as pautas ambientais, apresentam-se como solução mais onerosa em comparação aos veículos a combustão. Caso o Estado opte por incentivar o seu uso, e considerando que do ponto de vista



do usuário os dois tipos de veículos são proximamente fungíveis entre si, deverá implementar políticas de estímulo ao seu desenvolvimento.

Por meio dessas, é possível equilibrar o custo do carro elétrico em comparação a seus pares. Em um segundo momento, espera-se que o crescimento da demanda e o ganho decorrente da economia de escala sejam suficientes para conduzir a uma redução dos preços praticados, podendo ser retiradas aos poucos eventuais intervenções implementadas.

Uma das formas de equalizar a questão é por meio de incentivos tributários que impactem no preço da mercadoria, como os impostos incidentes sobre a mercadoria pronta ou seus insumos, ou sobre a própria planta industrial.

Com efeito, conforme aponta a *International Energy Agency* (IEA), em seu levantamento *The Global EV Outlook 2020*¹, o alívio na tributação do setor se mostrou decisivo na expansão do mercado de carros elétricos na década de 2010. A partir desse incremento da demanda, foram possíveis avanços tecnológicos importantes, como a redução do preço da bateria (em 85% de 2010 a 2020), a agilização do tempo de carregamento e a até mesmo o aumento do número de modelos disponíveis (eram 70 em 2014, havendo a expectativa de chegar a 450 em 2025).

Esse mesmo estudo, em pesquisa realizada com empresas globais comprometidas com a adoção de frota elétrica, apontou que o custo na aquisição dos veículos está entre as principais barreiras à desejada transição, entre as quais também se destacam a falta de infraestrutura de carregamento e o baixo desenvolvimento de políticas voltadas ao setor.

Desta forma, outro entrave à massificação dos veículos elétricos que precisa ser endereçado é a baixa quantidade de pontos disponíveis para realizar a recarga das baterias veiculares. Esse fato está, por óbvio, intimamente relacionado com o reduzido tamanho da frota elétrica e híbrida. Assim, parece-nos que, por se tratarem de problemas correlatos, uma medida eficaz para promover a eletrificação da frota veicular deve,

1 Disponível em https://www.connaissancedesenergies.org/sites/default/files/pdf-actualites/Global_EV_Outlook_2020.pdf
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Teônidas Cristino
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210799872200>



necessariamente, passar pelo incentivo também à instalação de pontos de carregamento.

Diante desse cenário é que oferecemos o presente Projeto de Lei à apreciação de nossos pares. Nosso texto busca incentivar a mobilidade baseada na propulsão elétrica, promovendo especialmente a adoção de veículos de passeio e de uso misto elétricos e híbridos, a partir de uma série de medidas.

Nos art. 2º a 4º, estabelecemos a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, da Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público – PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – Cofins para as motocicletas, os ciclomotores elétricos e os veículos automotores elétricos e híbridos e para as partes, acessórios e componentes utilizados na fabricação desses veículos.

Nos art. 5º a 9º, adotamos algumas medidas para promover a instalação de pontos de carregamento de veículos elétricos em todo território nacional.

No art. 5º, determinamos a instalação de ao menos 1 (um) ponto de carregamento de veículos elétricos para cada 50 (cinquenta) vagas de estacionamento em novos empreendimentos de uso coletivo de natureza habitacional, comercial, industrial ou recreativa, públicos ou privados, custeados total ou parcialmente com recursos do Poder Público Federal.

No art. 6º, estabelecemos a obrigação às distribuidoras de energia elétrica de instalarem pontos de carregamento de veículos em edificações de uso coletivo já existentes, mediante solicitação prévia e à custa das unidades consumidoras requerentes.

Por sua vez, no art. 7º, delegamos à Agência Nacional de Energia Elétrica – Aneel a competência para definir um plano de instalação de pontos de carregamento em áreas públicas, o qual deverá prever, ao menos, a instalação de pontos de carregamento público em todos os municípios com população acima de duzentos mil habitantes, além da instalação de pontos de carregamento em todas as rodovias federais e estaduais. Na mesma linha, o



art. 8º flexibiliza o uso de recursos da Conta de Desenvolvimento Energético – CDE para permitir o custeio desses pontos de carregamentos públicos.

Já o art. 9º define não se aplicarem, na aquisição de energia elétrica por meio de pontos de carregamento, as restrições à escolha do fornecedor de energia elétrica estabelecidas nos arts. 15 e 16 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995. Essa medida é necessária para evitar possíveis questionamentos acerca da legalidade de outras entidades, que não as próprias concessionárias e permissionárias dos serviços de distribuição de energia elétrica, operarem pontos de carregamento veicular.

Por fim, o art. 10 delega à Aneel a competência para definir os padrões técnicos mínimos das instalações dos pontos de carregamento de veículos elétricos, as condições de fornecimento de energia nesses pontos e as tarifas aplicáveis, fixando prazo de 12 meses para tanto. Esse prazo é importante para que haja tempo hábil para que a Aneel submeta as propostas de regulação a consulta pública, em consonância com o princípio da transparência que norteia a atuação das agências reguladoras brasileiras.

Com esse amplo leque de medidas, acreditamos estar criando um marco importante para viabilizar o crescimento da frota veicular elétrica brasileira, garantindo desta forma redução significativa nas emissões de gases de efeito estufa em nosso país e trazendo benefícios econômicos e sociais importantes para a população como um todo. Por essas razões, convido os nobres parlamentares a votarem favoravelmente à aprovação do projeto que ora apresentamos.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado LEÔNIDAS CRISTINO

2021-8004



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leônidas Cristino
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210799872200>

