



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.092-B, DE 2011

(Do Sr. Irajá Abreu)

Estabelece incentivos à fabricação e utilização de veículos automóveis elétricos no Brasil e dá outras providências; tendo pareceres: da Comissão de Minas e Energia, pela aprovação, com Substitutivo (relator: DEP. RONALDO BENEDET); e da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. ANTONIO BALHMANN).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

MINAS E ENERGIA;

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II – Na Comissão de Minas e Energia:

- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão

III – Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio:

- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei estabelece incentivos à fabricação e utilização de veículos automóveis elétricos no Brasil e dá outras providências.

Art. 2º Os veículos automóveis elétricos, para a recarga de suas baterias em estacionamentos coletivos, serão enquadrados em uma classe de consumidor de energia elétrica própria, à qual se aplicarão regras de medição e faturamento específicas.

Art. 3º Nas aquisições de veículos leves para compor a frota oficial, ou na locação de veículos de propriedade de terceiros para uso oficial, deverá ser observada uma participação crescente de veículos automóveis elétricos, de maneira que, no prazo máximo de dez anos, a participação desses veículos atinja um percentual mínimo de vinte por cento dessa frota oficial.

Art. 4º Os veículos automóveis elétricos ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados, inclusive quanto a partes, peças, acessórios e insumos utilizados em sua fabricação ou que os integrem.

Art. 5º Ficam isentas 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 as vendas no mercado interno de veículos automóveis elétricos.

Art. 6º No caso da venda ou importação de partes, peças, acessórios e insumos utilizados na fabricação de veículos automóveis elétricos, ou que os integrem, fica suspensa a exigência:

I - da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a venda no mercado interno;

II - da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e da Cofins-Importação quando os referidos bens ou insumos forem importados diretamente por

pessoa jurídica fabricante de veículos automóveis elétricos ou fabricante de suas partes, peças e acessórios.

§ 1º Nas notas fiscais relativas às vendas de que trata o inciso I do *caput* deste artigo deverá constar a expressão *Venda efetuada com suspensão da exigibilidade da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins*, com a especificação do dispositivo legal correspondente.

§ 2º As suspensões de que trata este artigo convertem-se em alíquota 0 (zero) após a utilização ou incorporação do bem ou insumo em veículos automóveis elétricos.

§ 3º A pessoa jurídica que não utilizar ou incorporar o bem ou insumo na fabricação de veículos automóveis elétricos ou de suas partes, peças e acessórios fica obrigada a recolher as contribuições não pagas em decorrência da suspensão de que trata este artigo, acrescidas de juros e multa de mora, na forma da lei, contados a partir da data da aquisição ou do registro da Declaração de Importação - DI, na condição:

I - de contribuinte, em relação à Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e à Cofins-Importação;

II - de responsável, em relação à Contribuição para o PIS/Pasep e à Cofins.

Art. 8º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A utilização de motores elétricos para acionar veículos apresenta grandes vantagens em relação ao uso de motores a combustão interna, particularmente quando estes são movidos a combustíveis de origem fóssil.

Um dos principais pontos favoráveis é a maior eficiência energética, uma vez que o veículo elétrico consome menos da metade da energia requerida por um automóvel convencional da mesma categoria. Assim, a utilização de veículos elétricos pode reduzir a demanda por recursos energéticos, muitas vezes escassos, bem como os investimentos necessários para desenvolvê-los e explorá-los, aumentando a segurança energética e diminuindo a pressão sobre o preço da energia para outras aplicações.

Já em relação ao custo por quilômetro rodado, a vantagem dos veículos elétricos é ainda mais expressiva, chegando a um quarto do custo relativo aos carros movidos a gasolina, por exemplo. Assim, sua introdução no mercado brasileiro trará ganhos econômicos expressivos para aqueles que os utilizarem.

Quanto ao aspecto ambiental, é importante lembrar que o setor de transporte é aquele que possui maior peso na emissão de gases de efeito estufa de origem energética no Brasil.

O setor elétrico, por outro lado, produz emissões bem menos relevantes, uma vez que, em nosso país, aproximadamente 85% da eletricidade gerada é originada de fontes renováveis, principalmente a hidráulica.

Portanto, a incorporação dos automóveis elétricos à frota brasileira deve ser um dos principais instrumentos no combate às causas das cada vez mais evidentes e preocupantes mudanças climáticas.

Além de promover substancial redução da liberação de gases causadores de efeito estufa, os veículos elétricos praticamente eliminam as diversas modalidades de poluição que tanto prejudicam a vida da população das grandes cidades brasileiras.

Por não emitirem gases derivados da queima de combustíveis, não comprometem a qualidade do ar. O uso dos silenciosos carros elétricos também minimiza a crescente, incômoda e danosa poluição sonora presente nos centros urbanos.

Portanto, o emprego desses veículos trará ganhos extraordinários para a elevação da qualidade de vida dos habitantes das metrópoles e promoverá sensível diminuição das despesas com serviços públicos de saúde decorrentes dos males causados pela poluição provocada pelos automóveis convencionais.

Em razão dessas extraordinárias vantagens novos modelos de veículos elétricos estão sendo lançados em todo o mundo e as vendas, apesar de ainda embrionárias, são crescentes.

No Brasil, por sua vez, não se tem notícia de projetos de maior alcance sendo desenvolvidos pela indústria nacional.

Essa situação causa-nos preocupação, pois acreditamos que o país não deve se colocar à margem da revolução tecnológica que se avizinha e que, certamente, levará a uma mudança profunda no paradigma do transporte urbano. Essa revolução deverá ter grande efeito econômico, com o surgimento de uma nova indústria automobilística, que agregará grande progresso econômico e técnico aos países que desenvolverem os produtos e receberem as novas unidades de produção.

Com o objetivo de incentivar a indústria brasileira a se integrar no processo de desenvolvimento do veículo do futuro é que apresentamos a presente proposta, que prevê a adoção de medidas que procuram facilitar a utilização dessa tecnologia em nossas cidades; criar um mercado consumidor inicial, por meio de compras governamentais; e conceder importantes incentivos tributários.

Como se trata de um projeto que contribuirá para o desenvolvimento tecnológico, econômico e social do Brasil, com expressivos ganhos ambientais, contamos com o apoio dos colegas parlamentares para sua transformação em lei no menor prazo possível.

Sala das Sessões, em 23 de agosto de 2011.

Deputado Irajá Abreu

COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

I - RELATÓRIO

De autoria do insigne Deputado Irajá Abreu, o projeto de lei em epígrafe tem como objetivo incentivar a fabricação e utilização de veículos automóveis elétricos no Brasil.

Nesse sentido, a proposição determina “que os veículos elétricos, para recarga de suas baterias em estacionamentos coletivos, serão enquadrados em uma classe de consumidor de energia elétrica própria”. Ademais, estabelece que, em dez anos, a participação de veículos automóveis elétricos na frota oficial de veículos leves deverá ser, de no mínimo, vinte por cento. Por fim, concede isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI e 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 nas vendas no mercado interno desses veículos, e isenção de

PIS/PASEP e COFINS na venda e importação de partes utilizadas na fabricação desses veículos.

Na justificação de sua proposição, o Autor argumenta que os veículos elétricos apresentam maior eficiência energética que os veículos convencionais. Isso, por sua vez, faz com que a utilização de veículos elétricos ajude a reduzir a demanda de energia e, por via de consequência, a diminuir os investimentos necessários para assegurar a oferta de combustíveis.

Adicionalmente, o Autor sustenta que o uso de veículos elétricos possibilita a redução da emissão de gases de efeito estufa, o que concorrerá para a melhoria da qualidade de vida dos moradores das metrópoles e sensível redução dos gastos com serviços públicos de saúde.

A proposição, que tramita em regime ordinário, está sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões e foi distribuída às de Minas e Energia; Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio; Finanças e Tributação; e Constituição e Justiça e de Cidadania.

Por oportuno, registre-se que, no âmbito desta Comissão de Minas e Energia, transcorrido o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A iniciativa do Deputado Irajá Abreu de promover a utilização de veículos elétricos no Brasil não poderia ser mais oportuna. Sem dúvida nenhuma, ela pode dar importante contribuição para atender aos objetivos da política energética de proteger o meio ambiente e de promover a conservação de energia.

No que tange ao campo temático da Comissão de Minas e Energia, em especial no que concerne à política e estrutura de preços de recursos energéticos, cumpre analisar a pertinência da utilização da estrutura tarifária para custear a concessão de desconto na tarifa de energia elétrica a ser destinada à recarga de veículos elétricos.

Entendo que isso não apenas é perfeitamente possível, como desejável. As atividades de irrigação e aquicultura, por exemplo, vem sendo fomentadas por meio da concessão de descontos nas tarifas de energia elétrica há

algum tempo, os quais são custeados por pequeno incremento nas tarifas das demais unidades consumidoras. Idêntico mecanismo será aplicado para incentivar o uso de veículos elétricos.

A experiência internacional mostra que o tratamento diferenciado nas tarifas de energia elétrica não é suficiente para fazer deslanchar um programa de utilização de veículos elétricos. Essa medida precisa ser complementada por incentivos tributários. Com esse intuito, o Autor da proposição foi muito feliz ao propor a concessão de isenção de IPI e das contribuições sociais para o Programa de Integração Social e de Formação do Servidor Público (PIS/PASEP) e para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) nas vendas de veículos elétricos, bem como do PIS/PASEP e da COFINS na venda ou importação de partes e peças utilizadas na fabricação de veículos elétricos em território nacional.

A proposição em exame carece, contudo, de alguns aprimoramentos. De início, é necessário assegurar aos veículos híbridos, os quais podem funcionar com motores alimentados por energia elétrica ou por combustível, o mesmo tratamento dispensado aos veículos elétricos. Adicionalmente, penso que convém estimular a instalação de fábricas de veículos híbridos no Brasil, razão pela qual se afigura recomendável atribuir às pessoas jurídicas que apresentarem projetos de investimentos na fabricação de veículos híbridos, que contem com o beneplácito do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, os mesmos incentivos concedidos aos fabricantes de veículos elétricos.

Também afigura-se necessário aprimorar a redação do art. 2º do projeto de lei em apreço, de forma a explicitar a classe de consumo e nível de descontos das tarifas de energia elétrica aplicáveis às unidades consumidoras em que se verifique a atividade de recarga de baterias de veículos elétricos em estacionamentos coletivos. É justamente para promover as modificações mencionadas anteriormente, que apresento, em anexo, substitutivo à proposição sob exame.

Diante do exposto, este Relator vota pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 2.092, de 2011, na forma do substitutivo em anexo, e solicita de seus nobres pares desta Comissão que o acompanhem em seu voto.

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputado RONALDO BENEDET

Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.092, DE 2011

Estabelece incentivos à fabricação e utilização de veículos automóveis elétricos no Brasil e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei estabelece incentivos à fabricação e utilização de veículos automóveis elétricos ou híbridos no Brasil e dá outras providências.

§ 1º Consideram-se veículos automóveis elétricos aqueles que possuam motor de autopropulsão alimentado com energia elétrica.

§ 2º Consideram-se veículos automóveis híbridos aqueles que possuam um motor de autopropulsão alimentado com energia elétrica e outro alimentado com combustível, bem como aqueles com motor que utilize alternativa ou simultaneamente energia elétrica e combustível.

Art. 2º Serão concedidos descontos de 50 % (cinquenta por cento) nas tarifas de energia elétrica aplicáveis às unidades consumidoras classificadas na Classe Comercial ao consumo que se verifique na atividade de recarga de baterias de veículos elétricos ou híbridos em estacionamentos coletivos.

Parágrafo único. Os custos relativos aos descontos de que trata o *caput* serão rateados, após prévia exclusão do consumidor beneficiado pela Tarifa Social de Energia Elétrica, integrante da Subclasse Residencial Baixa Renda, entre todas as classes de consumidores finais atendidas pelo Sistema Elétrico Interligado Nacional, proporcionalmente ao consumo verificado.

Art. 3º Nas aquisições de veículos leves para compor a frota oficial, ou na locação de veículos de propriedade de terceiros para uso oficial, deverá ser observada participação crescente de veículos automóveis elétricos ou

híbridos, de maneira que, no prazo máximo de dez anos, a participação desses veículos atinja um percentual mínimo de vinte por cento da frota oficial.

Art. 4º Os veículos automóveis elétricos e híbridos ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados, inclusive quanto a partes, peças, acessórios e insumos utilizados em sua fabricação ou que os integrem.

Art. 5º Ficam isentas 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 as vendas no mercado interno de veículos automóveis elétricos e híbridos.

Art. 6º No caso da venda ou importação de partes, peças, acessórios e insumos utilizados na fabricação de veículos automóveis elétricos e híbridos, ou que os integrem, fica suspensa a exigência:

I - da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a venda no mercado interno;

II - da Contribuição para o PIS/PASEP-Importação e da COFINS-Importação quando os referidos bens ou insumos forem importados diretamente por pessoa jurídica fabricante de veículos automóveis elétricos ou híbridos ou fabricante de suas partes, peças e acessórios.

§ 1º Nas notas fiscais relativas às vendas de que trata o inciso I do *caput* deste artigo deverá constar a expressão Venda efetuada com suspensão da exigibilidade da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, com a especificação do dispositivo legal correspondente.

§ 2º As suspensões de que trata este artigo convertem-se em alíquota 0 (zero) após a utilização ou incorporação do bem ou insumo em veículos automóveis elétricos ou híbridos.

§ 3º A pessoa jurídica que não utilizar ou incorporar o bem ou insumo na fabricação de veículos automóveis elétricos ou híbridos ou de suas partes, peças e acessórios fica obrigada a recolher as contribuições não pagas em decorrência da suspensão de que trata este artigo, acrescidas de juros e multa de mora, na forma da lei, contados a partir da data da aquisição ou do registro da

Declaração de Importação - DI, na condição:

I - de contribuinte, em relação à Contribuição para o PIS/PASEP-Importação e à COFINS-Importação;

II - de responsável, em relação à Contribuição para o PIS/PASEP e à COFINS.

Art. 7º As pessoas jurídicas importadoras que apresentarem projetos que contemplem investimentos para a fabricação de veículos automóveis elétricos ou híbridos no Brasil serão consideradas empresas fabricantes para fins de aplicação do disposto nesta Lei.

§ 1º Os projetos a que se refere o *caput* deverão ser apresentados ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, para fins de avaliação, aprovação e acompanhamento, nos termos do regulamento.

§ 2º Os projetos devem ser implantados no prazo máximo de sessenta meses, contados da data de sua aprovação.

Art. 8º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Deputado RONALDO BENEDET

Relator

III – PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Minas e Energia, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.092/2011, com Substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Ronaldo Benedet.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Simão Sessim - Presidente, João Carlos Bacelar e Sandes Júnior - Vice-Presidentes, Ângelo Agnolin, Arnaldo Jardim, Bernardo Santana de Vasconcellos, Carlos Souza, Carlos Zarattini, César Halum, Davi Alves Silva Júnior, Dr. Aluizio, Eduardo Sciarra, Fernando Ferro, Fernando Jordão, Fernando Torres, Gabriel Guimarães, Guilherme Mussi, José Otávio Germano, Luiz Fernando Machado, Marcos Montes, Marcos Rogério, Padre João, Paulo Abi-Ackel, Ronaldo Benedet, Vander Loubet, Walter Feldman, Adrian, Arthur Oliveira Maia, Edson Santos, George Hilton, Luiz Argôlo e Vitor Penido.

Sala da Comissão, em 11 de abril de 2012.

Deputado SIMÃO SESSIM
Presidente

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

I – RELATÓRIO

A proposição em tela estabelece incentivos à fabricação e utilização de veículos automóveis elétricos no Brasil. Tais veículos teriam suas baterias recarregadas em estacionamentos coletivos.

O consumo de energia elétrica para este fim será enquadrado em uma classe de consumidor de energia elétrica própria, à qual se aplicarão regras de medição e faturamento específicas.

O Projeto define uma participação crescente dos carros elétricos na frota de carros oficiais, de forma a que, em um prazo de dez anos, seja atingido um percentual de carros elétricos no total de pelo menos 20% da frota.

O quadro abaixo sumaria os três grupos de isenções de tributos propostas:

Objeto da isenção	Imposto
I) Veículos elétricos e suas partes, peças, acessórios e insumos	Imposto de Produto Industrializado – IPI
II) Vendas no mercado interno de veículos elétricos	PIS/PASEP e Cofins
III) Vendas ou Importação de partes, peças, acessórios e insumos utilizados na fabricação de automóveis elétricos	PIS/PASEP e COFINS incidentes sobre a venda no mercado interno; PIS/PASEP-Importação e Cofins-Importação quando os referidos bens ou insumos forem importados diretamente por pessoa jurídica fabricante de veículos automóveis elétricos ou fabricante de suas partes, peças e acessórios.

Nas notas fiscais relativas às vendas no mercado interno, deverá constar a expressão “*Venda efetuada com suspensão da exigibilidade da*”

Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins”, com a especificação do dispositivo legal correspondente.

As suspensões de tributos que trata o item III convertem-se em alíquota 0 (zero) após a utilização ou incorporação do bem ou insumo em veículos automóveis elétricos. De outro lado, se a pessoa jurídica não utilizar ou incorporar o bem ou insumo na fabricação de veículos automóveis elétricos ou de suas partes, peças e acessórios fica obrigada a recolher as contribuições não pagas, acrescidas de juros e multa de mora, contados a partir da data da aquisição ou do registro da Declaração de Importação – DI.

Além desta Comissão, a proposição foi distribuída às Comissões de Minas e Energia, Finanças e Tributação e Constituição e Justiça e de Cidadania, estando sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões e com regime de tramitação ordinária. Não foram apresentadas emendas nesta Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio.

A proposta já foi votada e aprovada pela Comissão de Minas e Energia, com relatoria do ilustre Deputado Ronaldo Benedet que realizou três modificações no projeto original:

- estendeu o regime de incentivo aos carros híbridos que podem contar com dois ou mais combustíveis;
- explicitou a classe de consumo e nível de descontos das tarifas de energia elétrica aplicáveis às unidades consumidoras nos estacionamentos coletivos que tiverem recarga. O desconto será de 50% das tarifas aplicáveis às unidades consumidoras classificadas na classe comercial. As perdas de receitas geradas pelos descontos serão compensadas por incrementos nas tarifas de todas as classes de consumidores finais atendidas pelo Sistema Elétrico Interligado Nacional, proporcionalmente ao consumo verificado (excluída a tarifa social de energia elétrica integrante da Subclasse residencial baixa renda).
- estendeu os benefícios do regime às empresas importadoras que apresentarem projetos de investimentos para a fabricação de veículos automotores elétricos ou híbridos. Tais projetos deverão ser implantados no máximo em sessenta (60) meses.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

As maiores virtudes do carro elétrico consistem na i) eliminação da emissão de monóxido de carbono, dióxido de carbono - considerado o principal causador do aquecimento global - e óxido de nitrogênio, que provoca chuva ácida, pelo cano de escape; ii) diminuição da poluição sonora, dado que os carros elétricos são muito silenciosos.

Do ponto de vista econômico tais custos sociais associados à poluição do ar e sonora não são internalizados pelos agentes adquirentes em suas decisões de consumo, constituindo-se em externalidades negativas geradas por este mercado de veículos automotores. Ou seja, a poluição do ar e sonora gera uma falha do mecanismo de mercado que frequentemente requer intervenção do governo.

De outro lado, o preço do carro elétrico tende a ser elevado em função da tecnologia embarcada e pelo fato de enfrentar uma carga tributária nas faixas maiores de automóveis de luxo. De fato, conforme a publicação eletrônica “R7”, um carro elétrico, como o Leaf ou o Mitsubishi Miev, não custaria menos do que R\$ 100 mil no Brasil.

A não ser que os consumidores tenham preferências muito fortes por um meio ambiente melhor, eles não estarão dispostos a pagar um preço muito maior pelos “automóveis mais limpos”. Esta preferência favorável ao meio ambiente provavelmente não supera àquela que pesa no bolso. Se fosse, todos os consumidores possuidores de automóveis *flex* estariam adquirindo etanol no abastecimento e não gasolina que atualmente apresenta preços mais favoráveis.

Na mesma R7, se destaca o peso dos impostos no carro elétrico que porventura fosse importado. Pagaria os 35% de imposto de importação mais 25% de IPI, além de ICMS (Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) e PIS/Cofins.

Já no caso dos automóveis 1.0, independente de seu efeito sobre a poluição do ar e sonora, o IPI atinge apenas 7%, tendo sido reduzido a “0” no último pacote de final de maio de 2012. Seria, portanto, muito difícil um carro elétrico competir com um popular.

O supervisor de engenharia e planejamento da Mitsubishi Motors, Fabio Maggion, em entrevista à R7, sugere que a isenção do imposto de

importação e a redução do IPI e dos demais tributos viabilizariam o Miev por preços em torno dos R\$ 50 mil ou R\$ 60 mil, melhorando substancialmente a competitividade deste carro elétrico. Havendo um incremento do mercado de carros elétricos no Brasil, muito provavelmente as montadoras que já trabalham com esta tecnologia devem iniciar em futuro próximo a produção destes automóveis no Brasil, gerando maior escala com reduções adicionais dos custos e preços.

Um dos principais problemas usualmente citados contra os carros elétricos é a sua baixa autonomia, o que exigiria muitas paradas para “abastecimento”. Estudo de 2010 de Fabiano Pompermayer do IPEA¹ destaca, no entanto, que pesquisas realizadas na Europa indicariam que cerca de 80% das viagens de automóveis perfazem menos de 20 quilômetros, e que os europeus percorrem, em média, menos de 40 quilômetros por dia. Tais percursos são inferiores aos permitidos pelas baterias de carros elétricos, tornando-os *“excelentes candidatos a substituírem os automóveis convencionais em seu uso mais frequente, que é o transporte diário de casa para o trabalho e de volta para casa ao final do dia”*.

Não se pode subestimar, entretanto, a capacidade de os novos arranjos financeiros e tecnológicos superarem o problema da baixa autonomia como aduz Pompermayer (2010):

“Um modelo que pode viabilizar tanto curtas quanto longas viagens é o desenhado pela Better Place, empresa americana que propõe um modelo de leasing de baterias, com uma rede de pontos de recarga e postos de troca de bateria, caso não se disponha de tempo para deixar o veículo ligado na tomada.”

A superação deste problema também pode eventualmente estar associada com os carros híbridos, o que indicaria a importância da extensão do benefício a este tipo de automóvel efetuada pela Comissão de Minas e Energia. Prossegue Pompermayer (2010):

“Outra opção é a de veículos híbridos, com motores de combustão interna associados a baterias e motores elétricos, cuja autonomia chega a superar a dos automóveis convencionais”.

¹ Pompermayer, F., M.: “Etanol e veículos elétricos: via de mão única ou dupla?”. Radar Tecnologia, Produção e Comércio Exterior. Nº 7. IPEA 04/2010.

Naturalmente que quanto mais incentivos econômicos ao carro elétrico, mais essas soluções tecnológicas deverão surgir. A própria criação de um mercado de carro elétrico deve induzir a uma multiplicação dos investimentos das montadoras em P&D que acabe por solucionar e/ou atenuar bastante o problema da autonomia.

Poder-se-ia argumentar, de outro lado, que a energia elétrica também não é produzida sem danos ambientais. No entanto, o carro elétrico apresenta ganhos líquidos em termos de meio ambiente relativamente aos automóveis convencionais. Na Europa, segundo ainda o texto do IPEA, considerando o *mix* de fontes não emissoras e emissoras de CO₂, a estimativa seria de uma redução de 50% nas emissões. No Brasil, dada a matriz energética preponderantemente hidráulica, é razoável inferir que a redução potencial de CO₂ seria ainda maior.

O ponto importante é que há indicações fortes de que deve haver um incremento da participação do carro elétrico nas vendas de automóveis em todo o mundo. Pompermayer (2010) destaca estimativa da Agência Ambiental Europeia de que em 2020, 2% das vendas mundiais de automóveis deverão ser de carros elétricos, havendo ainda a mais otimista Renault-Nissan que coloca este valor em 10%. Para 2050, a previsão da participação dos carros elétricos seria de 60% das vendas, o que representaria 25% da frota mundial.

Tais estimativas se baseiam principalmente na proliferação de programas de incentivos de vários governos estrangeiros à adoção do carro elétrico. A jornalista Marli Olmos, em reportagem de 23 de maio de 2012 no Valor Econômico², destaca que a grande maioria dos programas de incentivos fiscais para a indústria automobilística no mundo nos últimos quatro anos “*atrela a redução de impostos à eficiência energética e controle de emissões*”, sendo “*os carros híbridos e elétricos, de longe, os que recebem a maior parte dos benefícios*”. A repórter cita apenas alguns dos programas sumariados na tabela a seguir:

² Olmos, Marly: “Incentivo a carro no Brasil anda na contramão”. Valor Econômico, 23 de maio de 2012.

PAÍS	MEDIDA
Estados Unidos	Bônus de US\$ 5 mil (aproximadamente R\$ 10 mil) a US\$ 7,5 mil (aproximadamente R\$ 15 mil). Há vantagens adicionais nos Estados, sendo que os fabricantes já teriam até criado sites informando o consumidor onde ele pode economizar mais na compra do carro elétrico. A Califórnia ofereceu até desconto na conta de energia ou estacionamento gratuito.
França	Impostos menores
Espanha	Criação de um fundo para oferecer um bônus a quem adquire carro elétrico.
Portugal	Isenção de licenciamento
Bélgica	Impostos caem para as empresas que investirem nas estações de recarga de bateria
Israel	Taxa de impostos reduzida
China	Estímulos às indústrias que desenvolvem novas opções de veículos elétricos

Estes dados sinalizam que o país já está atrasado na corrida tecnológica do carro elétrico. Dessa forma, considero o Projeto de Lei nº 2.092, de 2011 um avanço fundamental para o meio ambiente e para a indústria automotiva nacional em futuro que pode ser mais próximo que se imagina.

Minha proposta a esta Comissão seria pela aprovação do Projeto, incluindo alguns ajustes no projeto original descritos a seguir:

1) Incorporar a extensão dos benefícios aos carros híbridos proposta pela Comissão de Minas e Energia, dado o potencial papel destes automóveis em reduzir o problema da autonomia.

2) Remover a fixação de um mínimo de 20% de carros elétricos para a frota oficial. O propósito do projeto é prover incentivos econômicos para que o próprio mercado possa gerar soluções criativas de carros elétricos. O objetivo não é forçar a adoção do carro elétrico, inclusive pelo governo. É possível que as novas soluções tecnológicas impliquem alternativas mais limpas diferentes do carro elétrico. O importante é prover incentivos econômicos a que os agentes incorporem as externalidades negativas de poluição do ar e sonora em seu problema decisório.

3) Eliminar a menção à recarga em “estacionamentos coletivos”, o que visa a deixar com que as soluções de abastecimento se desenvolvam naturalmente. É possível que tal modelo de “estacionamentos coletivos com uma tomada em cada vaga” acabe sendo, de fato, o mais utilizado, mas também faz sentido postular que cada cidade ou mesmo cada bairro terá suas próprias soluções. Por exemplo, é possível que os automóveis elétricos possam ser recarregados na tomada da própria residência no futuro, uma simplificação significativa na rotina das pessoas.

Cabe ainda avaliar as outras duas mudanças procedidas pela Comissão de Minas e Energia. Primeiro, o desconto de 50% para o preço da energia com destino ao carro elétrico que seria compensada por incrementos nas outras tarifas de eletricidade. Esta medida transfere uma parte do ônus da política de incentivo ao carro elétrico para outros setores. Para setores em que o consumidor é mais sensível a preços, ou seja, que tenha demandas mais elásticas, o incremento de preço deve ensejar substantiva redução do consumo, com perda de bem estar. O mérito da medida fica ainda mais comprometido se pensarmos sobre o incremento do preço da energia para serviços essenciais como a luz elétrica de hospitais ou de escolas. A teoria econômica indica que o uso de subsídios cruzados através de distorção em preços relativos tende a gerar um ônus aos segmentos onerados maior

do que os ganhos dos beneficiários. Ou seja, quem perde, perde mais do quem ganha recebe de benefício, um resultado claramente ineficiente economicamente.

Segundo, a forma em que o Substitutivo da Comissão de Minas e Energia estendeu os benefícios às importadoras gera dúvidas. Define-se que as empresas que apresentarem projetos com investimentos em carros elétricos serão consideradas “fabricantes” para efeitos desta lei. Este projeto de lei, no entanto, já não distingue carros nacionais e importados para efeito de fruição dos incentivos. O único imposto pago a mais pelos importados é o de importação, cujo benefício não se encontra previsto no projeto de lei em tela.

É sabido que as empresas transnacionais costumam “testar” o mercado de um determinado produto inicialmente via importações e depois via produção local por meio de filiais, caso o “teste” tenha dado certo com boa receptividade do “produto” no mercado doméstico. Dessa forma, propomos um escalonamento do incentivo ao carro elétrico importado. Inicialmente, propomos desonerar o imposto de importação por dois anos. Em uma segunda etapa, entre dois a quatro anos, propomos desonerar o imposto de importação para os importadores que apresentarem projetos de investimento para a fabricação de automóveis elétricos ou híbridos em linha similar à do substitutivo da Comissão de Minas e Energia. Após quatro anos, removemos plenamente os incentivos relativos ao imposto de importação para carros elétricos, os quais recairiam no regime geral do setor automotivo (atualmente com alíquota de 35% de imposto de importação).

Tendo em vista o exposto, somos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 2.092, de 2011 na forma do Substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputado ANTONIO BALHMANN
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.092, DE 2011

Estabelece incentivos à fabricação e utilização de veículos automóveis elétricos no Brasil e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei estabelece incentivos à fabricação e utilização de veículos automóveis elétricos ou híbridos no Brasil.

§ 1º Consideram-se veículos automóveis elétricos aqueles que possuam motor de propulsão alimentado com energia elétrica.

§ 2º Consideram-se veículos automóveis híbridos aqueles que possuam um motor de autopropulsão alimentado com energia elétrica e outro alimentado com combustível, bem como aqueles com motor que utilize alternativa ou simultaneamente energia elétrica e combustível.

Art. 2º Os veículos automóveis elétricos ou híbridos serão enquadrados em uma classe de consumidor de energia elétrica própria para efeito de sua recarga de baterias, aplicando-se regras de medição e faturamento específicas.

Art. 3º Os veículos automóveis elétricos e híbridos ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados, inclusive quanto a partes, peças, acessórios e insumos utilizados em sua fabricação ou que os integrem.

Art. 4º Ficam isentas 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 as vendas no mercado interno de veículos automóveis elétricos e híbridos.

Art. 5º No caso da venda ou importação de partes, peças, acessórios e insumos utilizados na fabricação de veículos automóveis elétricos ou híbridos, ou que os integrem, fica suspensa a exigência:

I - da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a venda no mercado interno;

II - da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e da Cofins-Importação quando os referidos bens ou insumos forem importados diretamente por pessoa jurídica fabricante de veículos automóveis elétricos ou híbridos ou fabricante de suas partes, peças e acessórios.

§ 1º Nas notas fiscais relativas às vendas de que trata o inciso I do *caput* deste artigo deverá constar a expressão *Venda efetuada com suspensão da exigibilidade da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins*, com a especificação do dispositivo legal correspondente.

§ 2º As suspensões de que trata este artigo convertem-se em alíquota 0 (zero) após a utilização ou incorporação do bem ou insumo em veículos automóveis elétricos ou híbridos.

§ 3º A pessoa jurídica que não utilizar ou incorporar o bem ou insumo na fabricação de veículos automóveis elétricos ou híbridos, incluindo suas partes, peças e acessórios fica obrigada a recolher as contribuições não pagas em decorrência da suspensão de que trata este artigo, acrescidas de juros e multa de mora, na forma da lei, contados a partir da data da aquisição ou do registro da Declaração de Importação - DI, na condição:

I - de contribuinte, em relação à Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e à Cofins-Importação;

II - de responsável, em relação à Contribuição para o PIS/Pasep e à Cofins.

Art. 6º Ficam isentos do imposto de importação, os veículos automóveis elétricos ou híbridos importados até dois anos após a promulgação desta lei.

§ 1º Fica suspensa a exigência de imposto de importação sobre veículos automóveis elétricos ou híbridos entre dois a quatro anos após a promulgação desta lei para aquelas pessoas jurídicas importadoras que apresentarem projetos que contemplem investimentos para a fabricação de veículos automóveis elétricos ou híbridos no Brasil.

§ 2º Os projetos mencionados no parágrafo anterior devem ser implantados no prazo máximo de sessenta meses, contados da data de sua

apresentação, que será feita à Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial – ABDI.

§ 3º A Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial atestará a implantação do investimento no prazo definido no parágrafo anterior.

§ 4º A pessoa jurídica importadora que não concluir o investimento dentro do prazo fica obrigada a recolher o imposto de importação não pago em decorrência da suspensão de que trata este artigo, acrescidas de juros e multa de mora, na forma da lei, contados a partir da data da aquisição ou do registro da Declaração de Importação – DI.

Art. 7º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputado ANTONIO BALHMANN

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.092/2011, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Antonio Balhmann.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Marcio Reinaldo Moreira - Presidente, Renato Molling - Vice-Presidente, Antonio Balhmann, João Lyra, José Augusto Maia, Ronaldo Zulke, Valdivino de Oliveira, Ângelo Agnolin, Edson Ezequiel, Esperidião Amin, Guilherme Campos e Marco Tebaldi.

Sala da Comissão, em 12 de dezembro de 2012.

Deputado MARCIO REINALDO MOREIRA

Presidente

FIM DO DOCUMENTO
