

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 2.092, DE 2011

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

Autor: Deputado Irajá Abreu

Relator: Deputado Evair Vieira de Melo

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 2.092, de 2011, visa incentivar a fabricação e utilização de veículos automóveis elétricos no Brasil. O art. 2º da proposta prevê que, para fins de recarga de suas baterias em estacionamentos coletivos, tais veículos serão enquadrados em classe de consumidor de energia elétrica própria, com regras de medição e faturamento específicas.

O art. 3º estabelece que, 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.

Nos artigos seguintes, a proposta contempla o setor com a concessão do seguinte conjunto de benefícios de natureza tributária:

- a) isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), inclusive quanto a partes, peças, acessórios e insumos utilizados em sua fabricação;
- b) isenção da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, incidentes nas vendas de veículos automóveis elétricos no mercado interno;
- c) suspensão da exigência da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, incidentes sobre a venda ou importação de partes, peças, acessórios e insumos utilizados na fabricação de veículos automóveis elétricos, ou que os integrem, convertendo-se em alíquota zero após a efetiva utilização ou incorporação do bem ou insumo no processo de fabricação.

Em sua justificativa, o autor registra que a utilização de motores elétricos para acionar veículos representa grandes vantagens em relação aos motores de combustão interna, em razão de sua maior eficiência energética, menor custo por quilômetro rodado e baixos níveis de agressão ao meio ambiente. Apesar disso, não se tem notícia de projetos de maior alcance sendo desenvolvidos pela indústria nacional, o que tem colocado o Brasil à margem das inovações que se avizinharam na indústria automobilística em todo o mundo.

A matéria foi distribuída para apreciação conclusiva pelas Comissões de Minas e Energia, de Desenvolvimento, Indústria e Comércio, de Finanças e Tributação, e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Na Comissão de Minas e Energia, o projeto foi aprovado na forma de Substitutivo do relator, Deputado Ronaldo Benedet, que estende aos veículos híbridos, que funcionam com motores alimentados por energia elétrica ou por combustível, e às empresas que apresentarem projetos de investimentos no setor, o mesmo tratamento dispensado aos veículos elétricos e seus fabricantes. Além disso, o texto do Substitutivo explicita que será concedido desconto de 50% na tarifa de energia elétrica incidente na recarga de veículos elétricos ou híbridos, a ser custeado por todos os consumidores

finais atendidos pelo Sistema Elétrico Interligado Nacional, após prévia exclusão do consumidor beneficiado pela Tarifa Social de Energia Elétrica.

Posteriormente, ao ser submetido à apreciação da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, o Projeto foi aprovado, com a apresentação de Substitutivo do Relator, Deputado Antônio Balhmann, que incorpora o imposto de importação ao conjunto de benefícios tributários, mediante a adoção de um regime escalonado de isenção, que começaria de forma integral por dois anos, para, numa segunda etapa, entre dois a quatro anos, ser aplicada a isenção apenas para os importadores que apresentarem projetos de investimento para a fabricação de automóveis elétricos ou híbridos. Após quatro anos, seriam removidos plenamente os incentivos relativos ao imposto de importação para carros elétricos. Adicionalmente, o substitutivo da CDEIC suprime a exigência de um mínimo de 20% de carros elétricos para a frota oficial, bem como elimina a menção à recarga em “estacionamentos coletivos”, a fim de permitir que as soluções de abastecimento se desenvolvam naturalmente, quando se trata de definir as condições para enquadramento em classe de consumidor de energia elétrica própria.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão apreciar as proposições quanto à compatibilidade ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual, nos termos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RI, arts. 32, X, “h” e 53, II) e de Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação, que “estabelece procedimentos para o exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira”, aprovada pela CFT em 29 de maio de 1996.

A Lei de Diretrizes Orçamentárias anual condiciona a aprovação de proposições legislativas que importem ou autorizem diminuição de receita à apresentação da estimativa desses efeitos no exercício em que entrarem e vigor e nos dois seguintes, detalhando a memória de cálculo respectiva e a correspondente compensação, nos termos das disposições constitucionais e legais que regem a matéria.

No mesmo diapasão, assim dispõe o art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000):

“Art. 14. A concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma das seguintes condições:

I – demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II – estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no caput, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 1º A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.”

O Projeto de Lei nº 2.092, de 2011, como visto, visa estabelecer um regime de incentivos para a produção, comercialização e utilização de veículos elétricos no país, em cujo rol de benefícios está incluída a concessão de isenções fiscais na esfera do IPI e da Contribuição para o PIS e COFINS.

Da análise da proposição, verifica-se que, inegavelmente, sua aprovação acarretará impacto sobre o nível de arrecadação federal, cuja dimensão não foi devidamente explicitada pelo seu proponente.

Sendo assim, e tendo em vista o caráter altamente meritório da iniciativa, julgamos pertinente sanar tal omissão, mediante a utilização de uma metodologia de cálculo relativamente simples, porém eficaz, para estimar a renúncia de receita tributária decorrente das medidas de incentivo ao ainda incipiente mercado brasileiro de carros elétricos.

Segundo uma pesquisa da Associação Brasileira de Veículos Elétricos (ABVE) realizada em 2015, circulam no país cerca de 3 mil carros elétricos, aí incluídos os carros híbridos. Este número representa 0,003% da frota total de 89,7 milhões de carros do país. Como ainda não são fabricados veículos elétricos no Brasil, o mercado consumidor vem sendo atendido pelo produto importado, consistindo basicamente por um único modelo, o BMWi3, comercializado no país por preço a partir de R\$180 mil.

Para estimar o impacto fiscal do projeto em tela, inicialmente faz-se necessário conhecer os números relativos à importação brasileira de veículos elétricos, os quais podem ser obtidos junto ao Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior (Aliceweb), mantido pelo Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços. Por meio da pesquisa, verificou-se que, em 2014, foram importados 126 veículos elétricos, enquanto que, em 2015, foram registradas importações de 190 unidades. Relativamente ao período de janeiro a outubro de 2016, os registros indicam a importação de somente 22 unidades, o que certamente reflete o quadro recessivo por que passa a economia brasileira.

Considerando o atual panorama do mercado de veículos elétricos no Brasil e a perspectiva de retomada de níveis mais robustos de crescimento econômico nos próximos anos, foi apurada uma estimativa de renúncia de receita tomando por base os seguintes pressupostos: a) um volume anual de importações de 200 unidades comercializadas ao preço unitário de R\$ 200 mil, representando uma base de cálculo de R\$ 40 milhões, e b) manutenção das alíquotas atualmente incidentes sobre veículos elétricos, de 25% para IPI, de 2% para as Contribuições para o PIS/PASEP e de 9,6% para a COFINS.

Assim, de acordo com nossos cálculos, a renúncia de receita seria da ordem de R\$ 10 milhões para o IPI, 3,84 milhões para a COFINS e de 0,8 milhões para o PIS/PASEP. Entretanto, tendo em vista que, por determinação constitucional, parcela equivalente a 56% do produto da arrecadação do IPI é partilhada com Estados e Municípios, conclui-se que o impacto líquido da referida desoneração sobre o orçamento da União corresponde a R\$ 4,4 milhões. Dessa forma, o valor total da renúncia de receita orçamentária será da ordem de R\$ 9,0 milhões, no exercício de 2017. Para os exercícios de 2018 e 2019, o impacto seria de R\$ 9,5 milhões e de R\$ 10,5 milhões, cumprindo ressaltar que tais números aplicam-se apenas ao impacto fiscal relacionado à venda interna do produto final.

No que tange ao impacto fiscal das medidas de desoneração sobre partes, peças, acessórios e demais insumos utilizados na fabricação de veículos automóveis elétricos, reconhecemos aqui a impossibilidade de apresentar estimativas confiáveis. Porém, é inegável reconhecer que os incentivos à instalação de fábricas no Brasil evidenciarão uma renúncia tributária de pouca expressividade durante o período de referência fixado pela legislação de até dois exercícios seguintes ao da vigência da lei instituidora do benefício.

Como compensação, propomos a utilização, nos termos da Norma Interna CFT nº 1, de 2016, da “Reserva para compensação de proposições legislativas que criem despesa obrigatória ou renúncia de receita sujeitas à deliberação de órgão colegiado permanente do Poder Legislativo,

durante o exame de compatibilidade e adequação orçamentária da legislação”, cujo montante previsto da Lei Orçamentária de 2016 corresponde à cifra de R\$ 98,1 milhões.

Em relação ao art. 4º do Projeto, entendo ser recomendável a apresentação de emenda substitutiva para harmonizar o texto do dispositivo com a legislação do IPI.

Quanto aos substitutivos aprovados pela Comissão de Minas e Energia e pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, entendo que não podem ser considerados adequados sob a ótica orçamentária e financeira, uma vez que, ao estenderem o benefício para veículos híbridos e para empresas que apresentarem projetos de investimentos no setor, ampliam a renúncia de receita sem indicar o seu montante e as medidas compensatórias cabíveis.

Por todo o exposto, voto pela adequação orçamentária e financeira do Projeto de Lei nº 2.092, de 2011, pela inadequação orçamentária e financeira dos substitutivos aprovados nas Comissões de Minas e Energia e de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio e, no mérito, pela aprovação do Projeto, com a emenda ora oferecida.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO
Relator

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 2.092, DE 2011

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

EMENDA SUBSTITUTIVA

Dê-se a seguinte redação ao art. 4º do Projeto:

“Art. 4º Os veículos automóveis elétricos ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados, inclusive quanto a partes, peças e acessórios.

Parágrafo único. São asseguradas a manutenção e a utilização dos créditos do imposto, relativos a matérias-primas, produtos intermediários e material de embalagem efetivamente empregados na industrialização dos bens referidos neste artigo.”

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO
Relator