

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO.

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 ANTONIO BALHMANN

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%

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.

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”.

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:

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.

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

PAÍS	MEDIDA
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 que 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

2012_9709

