

# PROJETO DE LEI N. DE 2015

(Do Sr. Gabriel Borges)

Complementa o Decreto Nº 7.212 de 15 de junho de 2010, estabelecendo que o Imposto sobre Produtos Industrializados sobre veículos leves será cobrado com base na eficiência energética do produto.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O Imposto sobre Produtos Industrializados, quando incidente sobre veículos leves, terá alíquota estabelecida com base na eficiência energética do produto.

§ 1º Entendem-se por “veículos leves” ciclomotores, motonetas, motocicletas, triciclos, quadriciclos, automóveis, utilitários, caminhonetes e camionetas, conforme estabelecido na RESOLUÇÃO Nº 340 DE 25 DE FEVEREIRO DE 2010 do Conselho Nacional de Trânsito.

§ 2º A eficiência dos produtos mencionados será determinada pelos testes de eficiência energética do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), sendo os produtos classificados em faixas coloridas que variam da mais eficiente (A) à menos eficiente (E).

§3º As informações acerca da eficiência dos produtos estarão disponíveis ao consumidor na Etiqueta Nacional de Conservação de Energia, conferida pelo Inmetro.

Art. 2º No prazo de 120 (cento e vinte) dias contados da promulgação da presente regulação legal, que se dará com sua publicação no Diário Oficial, o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) expedirá um Manual Regulamentador dos Testes Para Verificação de Índices de Consumo de Combustível, Emissão de CO2 e Consumo e Desgaste de Pneus, para os fins da presente regulação legal.

§1º Para os fins da presente regulação legal o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) deverá observar índices de consumo de combustível, emissão de CO2 (gás carbônico) e consumo e desgaste de pneus.

§2º O fabricante, para habilitar-se à aplicação dos efeitos da presente regulação legal, deverá submeter-se às exigências do Inmetro, que para fins dos testes que medirão os índices objeto da presente regulação legal, poderá, sem prévio aviso, 01(uma) vez a cada ano retirar junto à unidade fabril ou centro de armazenamento de itens do fabricante, 01(um) modelo por cada 100.000(cento mil) veículos leves, existente pronto na unidade fabril ou Centro de Armazenamento, sem custos para a União, quanto ao valor do item, seu transporte até o Centro de Testes do Inmetro, e qualquer despesa envolvida na execução destes testes.

Art. 3º A participação das montadoras nos testes de eficiência energética do Inmetro será facultativa.

§ 1º A alíquota sobre os produtos não submetidos às exigências previstas nesta regulação incidirá conforme o estabelecido no Art. 6º deste Regulamento

Art. 4º A alíquota do referido Imposto (IPI) para cada faixa de eficiência observará a seguinte graduação:

- I. Veículos leves de eficiência de nível A terão alíquota de 10%
- II. Veículos leves de eficiência de nível B terão alíquota de 14%
- III. Veículos leves de eficiência de nível C terão alíquota de 16%
- IV. Veículos leves de eficiência de nível D terão alíquota de 21%
- V. Veículos leves de eficiência de nível E terão alíquota de 28%

§1º Veículos leves dotados da tecnologia flex (movidos a gasolina e a etanol) terão alíquota 3% menor do que aqueles de mesma eficiência movidos apenas a gasolina ou óleo diesel.

Art. 5º Veículos leves híbridos e elétricos gozarão de redução do referido Imposto (IPI) que nos termos seguintes:

- a) Para os veículos híbridos com até 50% da propulsão elétrica a alíquota do referido Imposto (IPI) será de 5%.
- b) Para os veículos híbridos com até 70% da propulsão elétrica a alíquota do referido Imposto (IPI) será de 3%.
- c) Os veículos leves de propulsão 100% elétrica gozarão de isenção total do referido Imposto (IPI).

§ 1º Entendem-se por veículos leves híbridos aqueles que possuam instalados simultaneamente motor de combustão interna e motor elétrico.

§ 2º Entendem-se por veículos leves elétricos aqueles que utilizam propulsão por meio de um ou mais motores 100% elétricos.

Art. 6º A alíquota sobre veículos leves que não estiverem submetidos aos termos da presente regulação legal, será a mesma aplicada aos veículos leves de eficiência de nível E (28%).

Art. 7º As reduções e eventuais isenções de incidência de tributos na forma e parâmetros estabelecidos pela presente regulação legal não poderão ser utilizados cumulativamente com outros benefícios ou direitos que propiciem reduções ou isenções tributárias deste mesmo Imposto.

Art. 8º Aplicam-se os efeitos, direitos e obrigações contidos na presente regulação legal para veículos leves de fabricação nacional e importados, indistintamente.

9º As mudanças na incidência e taxaço do referido Imposto serão realizadas em conformidade com o disposto neste Regulamento, sendo revogadas medidas em contrário.

10º Esta Lei entra em vigor no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a partir da data de sua publicação.

## JUSTIFICATIVA

O Brasil é hoje o quarto maior mercado automotivo do mundo, contabilizando mais de três milhões de veículos vendidos apenas no ano de 2015. Isso, contudo, ainda não basta para que as grandes montadoras tragam ao país carros mais eficientes, oferecidos em outros mercados. A diferença entre os automóveis vendidos no Brasil e em outros lugares, como Estados Unidos e Europa, é imensa, e as fabricantes não vêm demonstrando interesse algum em mudar esta situação. Diante desse cenário, faz-se a responsabilidade do Poder Legislativo criar mecanismos que as estimulem a oferecer estes produtos ao consumidor brasileiro.

O Imposto sobre Produtos Industrializados hoje incide em veículos leves conforme a cilindrada de seus motores. Isso, contudo, não garante que veículos mais poluentes tenham uma alíquota maior, tornando sua compra mais custosa. Para mudar essa situação, o Projeto de Lei aqui apresentado estabelece que a alíquota seja estabelecida conforme a eficiência energética do veículo. Essa eficiência será estabelecida pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), que já faz testes de eficiência em automóveis, conferindo-lhes Etiqueta Nacional de Conservação de Energia. Em outras palavras, será utilizada uma ferramenta já existente, o que reduz os gastos da União com a implantação do projeto tratado.

Beneficiando o consumidor, que receberá incentivos para comprar um carro que consumirá menos (exigindo menos gastos com combustível), o Projeto de Lei beneficiará também o meio-ambiente, já que dar incentivos a carros menos poluentes é propiciar a redução das emissões de CO<sub>2</sub> (gás carbônico). Ainda que as vendas de automóveis tenham caído no Brasil no último ano, o país ainda é um dos maiores mercados mundiais para as montadoras. Exatamente por isso o consumidor brasileiro merece ver discutido no Congresso Nacional este projeto, que garante que ele seja respeitado pelas fabricantes, tendo acesso aos mesmos veículos eficientes oferecidos em outros mercados.

Sala das Sessões, em 2015.

**Gabriel Borges**  
**Deputado Jovem**