

# Incentivos tributários aos postos de carregamento de veículos elétricos: Questões para o debate no Brasil <sup>(1)</sup>

Renata Lèbre La Rovere <sup>(2)</sup>

Matheus Guerra <sup>(3)</sup>

Lillian Monteath <sup>(4)</sup>

Maurício Moszkowicz <sup>(5)</sup>

Os veículos elétricos são considerados globalmente como um meio eficiente para descarbonizar o segmento de transportes e promover a melhoria do bem-estar da sociedade. Contudo, um fator limitante para a difusão da mobilidade elétrica está associado ao elevado custo de aquisição dos veículos elétricos quando comparados a modelos análogos que utilizam combustíveis fósseis.

Portanto, em função dos benefícios visualizados e no sentido de acelerar a difusão, é necessário o desenvolvimento de políticas públicas, visando a coordenação das interações entre agentes privados e públicos, de modo que possam reduzir os custos de produção e, conseqüentemente, o preço final para o consumidor.

As políticas públicas referentes à mobilidade elétrica devem atuar tanto no plano da regulação quanto no plano dos instrumentos econômicos. No âmbito da regulação, há a necessidade de se estabelecer políticas em busca da descarbonização do segmento de transporte, responsável por 9% das emissões de gases poluentes do Brasil, no ano de 2019, sendo ainda um dos principais emissores nos centros urbanos. Já o objetivo dos instrumentos econômicos é estimular novos padrões de comportamento, no que se refere à tomada de decisões dos agentes ao escolher tecnologias e processos produtivos. Estes instrumentos afetam diretamente a estrutura de custos das empresas envolvidas na atividade, através de créditos, tributos ou subsídios.

A experiência internacional mostra que, por se tratar de uma tecnologia em estágio inicial de difusão, o apoio público à ação dos agentes privados por meio de incentivos econômicos é necessário. Vários países têm algum tipo de incentivo a estes agentes, conforme exemplificado a seguir.

Nos Estados Unidos, onde os incentivos podem variar por estado, o poder público oferece aos proprietários de postos de recarga desde um auxílio a estudos de localização para sua instalação, até um financiamento de parte do custo de implementação da infraestrutura de carregamento ou um crédito para a compra de equipamentos. A Alemanha, por sua vez, possui um programa de subsídios para reduzir o custo de aquisição de um veículo elétrico, que pode representar 22,5% do valor total da compra. Já Portugal optou por desenvolver, inicialmente, uma infraestrutura pública de postos de carregamento, para depois atrair investidores privados para a oferta de postos. Estes exemplos apontam para a necessidade de reflexão acerca dos instrumentos econômicos para difundir a infraestrutura de postos de carregamento no Brasil (FONTES, 2018).

Em linha com essas iniciativas, pode ser destacado, no Brasil, o Projeto de Lei no 2.421/2021, em tramitação no Senado, que trata os postos de carregamento de veículos elétricos como parte do Programa de Modernização Veicular e Mobilidade Elétrica. A proposta traz avanços significativos em relação à regulação atual, estabelecendo claramente o que são postos de carregamento e quem serão os agentes econômicos envolvidos na oferta desta infraestrutura, além de prever o estímulo a pesquisas científicas e a startups que possam desenvolver e comercializar tecnologias que permitam reduzir a emissão de gases de efeito estufa.

Porém, este Projeto de Lei não detalha os instrumentos econômicos que poderão ser utilizados pelo poder público para incentivar os agentes privados a se engajar na construção de postos de carregamento. A proposta determina, somente, que a concorrência entre os agentes na oferta de postos

de carregamento será livre, buscando, assim, estimular a participação do capital privado na prestação destes serviços.

Outra iniciativa legislativa neste sentido é o Projeto de Lei no 2.156/ 2021, em tramitação na Câmara dos Deputados, que também visa o estabelecimento de diretrizes para uma política de mobilidade elétrica. Contudo, a proposta não define claramente quem serão os agentes econômicos envolvidos, menciona apenas pontos de carregamento e não define o regime de concorrência para a exploração desta infraestrutura.

Destaca-se que a adaptação das políticas públicas aplicadas internacionalmente para o caso brasileiro é prejudicada pela atual situação macroeconômica do país, visto que a crise fiscal impõe uma redução expressiva de recursos direcionados a novas tecnologias e de outros investimentos similares. Ainda assim, é possível estimular o desenvolvimento do mercado nacional, através de um conjunto de políticas públicas que combinem a visão estratégica da mobilidade elétrica com o atual contexto econômico.

Convém destacar que a infraestrutura de recarga pública é uma condição obrigatória à difusão da mobilidade elétrica e é a ponta da cadeia produtiva mais sensível aos retornos financeiros do investimento, uma vez que seus custos são relativamente altos. Estes envolvem a compra e a manutenção de equipamentos, eventuais ajustes à rede de distribuição, além da aquisição de energia elétrica. Assim, em um momento inicial da difusão de veículos elétricos, a demanda por serviços de recarga será reduzida e a rentabilidade do posto de carregamento será prejudicada com o descolamento significativo entre custos e receitas.

Além disso, os altos custos do sistema de recarga também estão relacionados ao regime tributário brasileiro, tendo em vista a incidência de IPI, ICMS, ISS e imposto de importação, considerando as características da atividade, em que grande parte dos equipamentos é importada e envolve a aquisição de energia elétrica.

Observa-se que, de acordo com o atual contexto macroeconômico, é importante que o poder público possa auxiliar no desenvolvimento da infraestrutura de carregamento, no intuito de superar suas limitações de investimento. Assim, tendo em vista as atuais restrições para a concessão de crédito, caberia a aplicação de um tratamento tributário distinto para o segmento da mobilidade elétrica. Os objetivos deste tratamento seriam reduzir os custos iniciais e as incertezas que o complexo regime tributário brasileiro exerce em um segmento inovador que possui poucas similaridades com as práticas aplicadas, atualmente, no mercado de abastecimento de veículos.

Neste sentido, alguns instrumentos para estimular a difusão da infraestrutura de recarga são:

- a) Desconto no imposto de renda de pessoa jurídica para os proprietários de postos de carregamento;
- b) Inclusão, na CIDE Combustíveis, da energia elétrica para fins de abastecimento de veículos elétricos;
- c) Considerar os postos de carregamento como infraestruturas ambientalmente sustentáveis, de forma que os municípios onde estes se localizam tenham uma parcela maior do rateio do ICMS (ou seja, inclusão dos postos de carregamento no ICMS Verde, que já é praticado por alguns estados);
- d) Desconto no IPTU para os proprietários de postos de carregamento; e
- e) Desconto no ISS para os proprietários de postos de carregamento.

Os tributos e as contribuições listados acima são de competência de diferentes esferas do poder público. O imposto de renda de pessoa jurídica e a contribuição de intervenção no domínio econômico (CIDE) são de competência federal. Observa-se que a CIDE difere dos tributos por ser instituída com uma finalidade específica e a CIDE combustíveis, prevista no artigo 177 da Constituição Federal e regulamentada pela Lei nº 10.336/2001, é uma contribuição paga por produtores, formuladores (laboratórios de pesquisa) e importadores de combustíveis.

A receita arrecadada por esta contribuição destina-se (i) ao pagamento de subsídios aos preços ou ao transporte de álcool combustível, de gás natural e de seus derivados, bem como dos derivados de petróleo, (ii) ao financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás e (iii) ao financiamento de programas de infraestrutura de transportes, garantindo um fluxo constante de recursos para financiar os investimentos no setor (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2021).

O ICMS, por outro lado, é de competência da administração pública estadual, portanto os estados

interessados em promover a redução da emissão de gases de efeito estufa poderiam considerar a inclusão dos postos de carregamento no ICMS Verde, conforme sugerido acima. Já o IPTU e o ISS são de competência municipal e, como os postos de carregamento consistem em infraestruturas que atrairão pessoas para determinados municípios, a utilização de instrumentos de promoção à mobilidade elétrica neste nível faria sentido.

Concluindo, há diversas possibilidades de utilização de instrumentos econômicos para a promoção da infraestrutura de postos de carregamento. Cabe ao Executivo e ao Legislativo definirem estes instrumentos, com a finalidade de assegurar que o país acelere a difusão dos veículos elétricos, os quais, não apenas trazem benefícios ao meio-ambiente, como também podem gerar oportunidades de inovação e de criação de empregos.

**Referências Bibliográficas:**

BRASIL, CÂMARA DOS DEPUTADOS. Projeto de Lei nº 2.156, de 2021. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2286575>. Acesso em: 25/10/2021.

BRASIL, MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. O que é a CIDE Combustíveis? Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/portal-da-cide-combustiveis/informacoes-gerais/o-que-e-a-cide-combustiveis>. Acesso em: 20/10/2021.

BRASIL, SENADO FEDERAL. Projeto de Lei nº 2.461, de 2021. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=8987826&ts=1625867128937&disposition=inline>. Acesso em: 20/10/2021.

FONTES, F. Sistematização de Iniciativas de Mobilidade Elétrica no Brasil. PROMOB-E. Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, 2018. Disponível em: [http://www.ipdeletron.org.br/wwwroot/pdf-publicacoes/55/Sistematizacao\\_de\\_Iniciativas\\_de\\_Mobilidade\\_Eletrica\\_no\\_Brasil.pdf](http://www.ipdeletron.org.br/wwwroot/pdf-publicacoes/55/Sistematizacao_de_Iniciativas_de_Mobilidade_Eletrica_no_Brasil.pdf). Acesso em: 01/06/2021.

SEEG, SISTEMA DE ESTIMATIVA DE EMISSÕES DE GASES. Mapa de Emissões. Disponível em: <https://plataforma.seeg.eco.br/>. Acesso em: 25/10/2021.

(1) Artigo publicado no CanalEnergia. Disponível em:

"<https://www.canalenergia.com.br/artigos/53191884/incentivos-tributarios-aos-postos-de-carregamento-de-veiculos-eletricos-questoes-para-o-debate-no-brasil>". Acesso em 03 de novembro de 2021.

(2) Pesquisadora do Grupo de Estudos do Setor Elétrico da UFRJ - GESEL

(3) Pesquisador do GESEL

(4) Pesquisadora plena do GESEL

(5) Pesquisador sênior do GESEL