



José Domingues: Energia solar, veículos elétricos e impostos

09/01/2016

A crise hídrica aguçou o sentimento de defesa da vida dos brasileiros pela mobilização da economia, direcionando-a a promover o bem comum da forma mais eficiente.

E o Direito Tributário pode dar expressiva contribuição ao desenvolvimento. A tributação, ademais de ferramenta arrecadatória de recursos para o gasto público (tributação fiscal), é instrumento de política pública orientadora da atividade econômica (tributação extrafiscal).

Ao tomarem decisões, os agentes econômicos medem a carga tributária – que o Estado sabe pesar como custo e dever fundamental simétrico aos direitos fundamentais exigíveis contra ele – e a levam em necessária consideração em suas escolhas, as quais produzem efeitos generalizados na economia e na vida das pessoas.

As finanças públicas operam como um filtro que media recursos e necessidades dos contribuintes e utentes da riqueza nacional – pacientes dos infortúnios e titulares dos frutos do progresso, resultado que depende de investimento e desenvolvimento bem planejado, ordenado e sustentável.

Reconhecendo os méritos da energia limpa, como a solar, cabe à tributação dar-lhe tratamento fiscal compatível, conforme previsto no artigo 170, VI, da Constituição, que relaciona como princípio da atividade econômica a “defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação”.

A indústria brasileira precisa inovar em tecnologias que garantam o progresso nacional distribuído em forma de bem-estar. E a exploração das possibilidades da energia solar e eólica, das redes inteligentes (“*smart grids*”) e dos veículos elétricos como vetores de desenvolvimento sustentável sem poluição e com maximização de recursos naturais gratuitos e abundantes, merece o estímulo do Estado através de regulação, mas especialmente de tributação que não estorve atividade econômica sustentável.

Aqui nos concentramos no binômio energia solar e veículo elétrico em razão da simbiose específica que permite associar a capilarização da microgeração de energia elétrica e o consequente abastecimento daqueles veículos, em especial os modernos veículos elétricos a bateria (*BEV – battery electric vehicles*), mais vantajosos que os modelos híbridos[1]. É de louvar-se, pois, a legislação do IPI-imposto sobre produtos industrializados que exonera diversos equipamentos necessários à microgeração de energia solar (placas fotovoltaicas, kits de conexões, etc).

Já o ICMS-imposto sobre circulação de mercadorias incide ordinariamente sobre o comércio desses bens (18% a 19%), quando deveria isentar ou reduzir ao mínimo de 7% ou 8% (alíquota

da cesta básica) a carga tributária. Outra tributação exagerada do ICMS incide sobre a distribuição de energia em geral que chega a 25% (São Paulo) e até a mais (29% no Rio de Janeiro) – um absurdo[2], já que energia é algo estritamente essencial à vida contemporânea – que também atinge o fornecimento de energia solar por microgeradores individuais. Há, pois, um desestímulo míope à microgeração de energia solar, que deveria ser incentivada, pois é energia limpa e renovável, adensa a rede de distribuição e ainda demanda o desenvolvimento tecnológico que sofisticaria e baratearia progressivamente a indústria elétrica. Enquanto isso não se compreender, a energia solar continuará a ser vista como alternativa enquanto o Brasil permanecerá no atraso tecnológico. O momento é de ver a ação do Estado como indutora de tecnologia nacional em prol do bem do País.

Daí porque iniciativas como a do Convênio CONFAZ-ICMS 16, de 22/04/2015, em favor da “isenção do ICMS incidente sobre a energia elétrica fornecida pela distribuidora à unidade consumidora, na quantidade correspondente à soma da energia elétrica injetada na rede de distribuição pela mesma unidade consumidora com os créditos de energia ativa originados na própria unidade consumidora”[3], como estabelecido pela Resolução Normativa ANEEL nº 482, de 17/04/2012, trazem esperança de finanças públicas comprometidas com o desenvolvimento através da extrafiscalidade ambiental na tributação.

Quanto aos automóveis, a Resolução CAMEX nº 97, de 26 de outubro de 2015[4] alterou a Lista Brasileira de Exceções à TEC-Tarifa Externa Comum do MERCOSUL, que tributa em 35% os veículos importados em geral. Assim, por exceção, no capítulo “Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para transporte de pessoas” foi, por exemplo, reduzido a zero o imposto de importação para automóveis equipados unicamente com motor elétrico para propulsão, com energia proveniente de acumuladores elétricos, ou com energia proveniente de conversores eletroquímicos à base de hidrogênio (células de combustível), com autonomia de, no mínimo, 80 km. Os modelos híbridos serão tributados entre zero e 7%, dependendo da potência e eficiência energética. Tais critérios combinam atenção ao valor do veículo e mérito ambiental respectivo[5].

Na tributação ambiental, fundamentalmente extrafiscal[6], muito ainda precisa ser alcançado no que respeita aos veículos elétricos. Espera-se que a TIPI[7]-tabela de incidência do IPI seja adequada aos novos termos da TEC-MERCOSUL, pois atualmente ela ainda não é específica em relação aos veículos elétricos [seja automóveis e bicicletas, seja motocicletas – caindo nas classificações residuais “outros” (8703.24.90 – alíquota de 25%, a mesma dos automóveis mais poluentes, e 8711.20.90 – alíquota de 35%, respectivamente)]. Urge que a legislação do IPI seja atualizada na esteira de projetos que tramitam no Senado, prevendo isenção, como são o PLS 44/09 e o PLS 255/10 aprovados na Comissão de Assuntos Sociais em 2012, e o PLS 174/2014 aprovado na Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle em 20/10/2015.

Também cabe aperfeiçoar a legislação das contribuições PIS e COFINS[8], cuja alíquota básica é 3,65%, quando para os automóveis chega a 11,6%: pelo menos os veículos elétricos mereceriam alíquota zero a título de incentivo.

O ICMS e o IPVA podem responder bem à necessidade de estimular a tecnologia veicular elétrica: atualmente no comércio aplicam-se as alíquotas comuns de 18% a 19%. A maioria dos Estados não favorece os VEs com alíquotas reduzidas de IPVA (somente vigentes em MS, SP e RJ) nem isenções (apenas existentes em RS, MA, PI, CE, RN, PE e SE). Para incentivo à compra dos carros elétricos, o ICMS deveria ser trazido a 7% ou 8% que é a alíquota que incide sobre a cesta básica; e o IPVA deveria ser zerado ou minimizado a 0,5% como faz o Estado do Rio de Janeiro.

Menos imposto em áreas incipientes ainda sem arrecadação não desequilibra o Tesouro e contribui para o crescimento. Nas situações acima, o que se pretende com isenções e alíquotas mínimas é defender o básico, que é a vida humana sana num meio ambiente sem emissões veiculares, que é o grande mérito dos veículos elétricos cujo potencial de despoluição sobretudo nas cidades pode ser em muito potencializado por uma tributação extrafiscal que vise o desenvolvimento sustentável, induzindo inovação tecnológica, geração de energia limpa e renovável, e novas oportunidades de trabalho.

[1] “But, BEVs are fueled by electricity only, and any advanced hybrid plug-in vehicles still have to rely on fuel stations, as well as electro stations”. (cf. DOMINGUES, J.M.; PECORELLI-PERES, L.A.; SEROA DA MOTTA, R. Environmental regulation and automotive industrial policies in Brazil: the case of “INOVAR-AUTO”, in *Law and Business Review of the Americas*, v. 20, 2014, pp. 399-420, esp. p. 402).

[2] Agregando pressão fiscal sobre a energia elétrica há ainda o PIS-COFINS (5,94% atualmente).

[3] https://www.confaz.fazenda.gov.br/legislacao/convenios/convenio-icms/2015/cv016_15.

[4] <http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=27/10/2015&jornal=1&pagina=2&total=1>.

[5] A carga tributária remanescente é isenta ou reduzida no caso de importação de veículo a ser montado parcial ou totalmente no País, o que pode favorecer o mercado de trabalho doméstico, outra vertente meritória da tributação extrafiscal.

[6] Cf. nosso *Direito Tributário e Meio Ambiente*. Rio de Janeiro: 3ª ed., Forense, 2007, pp. 35, 50 e segs.

[7] Cf. Decreto nº 7.660, de 23.12.2011.



[8] Cf. http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/tributaria/declaracoes-e-demonstrativos/dipj-declaracao-de-informacoes-economico-fiscais-da-pj/respostas-2014/capitulo_xxii_contribuicao_para_opis_pasepecofinsincidentessobreareceita2014.pdf

Fonte: <https://conjur.jumps.com.br/2016-jan-09/jose-domingues-energia-solar-veiculos-eletricos-impostos/>