



SENADO FEDERAL  
GABINETE DO SENADOR CLEITINHO

**PROJETO DE LEI Nº       , DE 2024**

Altera a legislação do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI para definir alíquota zero para os veículos movidos exclusivamente à etanol.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O art. 11 da Lei nº 7.798, de 10 de julho de 1989, passa a vigorar acrescido do inciso III:

“**Art. 11.**.....

III – à alíquota zero, para automóveis de passageiros com motor de pistão de ignição por centelha movidos exclusivamente à etanol, combinado ou não a motor elétrico.” (NR)

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor 90 dias após sua publicação.

**JUSTIFICAÇÃO**

O Brasil é vanguarda de matriz energética limpa desde o século passado. Um dos países de menor emissão de carbono por Kwh na geração de eletricidade é também líder no desenvolvimento de alternativa verde para os motores a combustão interna.

Com o desenvolvimento do programa Proálcool na década de 1970 surgiram os motores alimentados exclusivamente à etanol. Com o avanço da tecnologia questões como a dificuldade da partida à frio foram solucionadas.



SENADO FEDERAL  
**GABINETE DO SENADOR CLEITINHO**

Para vencer o receio de escassez do biocombustível as montadoras apostaram em veículos multicomcombustíveis, assim os motores funcionam com qualquer combinação entre gasolina pura e etanol puro. Este resultado aconteceu à revelia da máxima eficiência obtida nos motores especializados em cada combustível.

Com o aumento da preocupação da pegada de carbono do transporte voltamos ao debate de qual o motor com menor emissão de poluentes. Neste contexto são desenvolvidos os veículos exclusivamente à eletricidade e os veículos híbridos. Estes usam dois motores, à combustão e elétrico, com ação coordenada, com partidas e desligamentos automáticos, reduzindo o consumo do combustível fóssil e consequentemente a emissão de carbono. Aqueles ao utilizar apenas motor elétrico geram 0 emissão de gases diretamente do escapamento de forma que o impacto ambiental depende da fonte primária da rede elétrica.

Há que se avaliar também o impacto na produção do veículo. Um dos grandes problemas ainda não resolvidos pela tecnologia atual é a construção de baterias leves, baratas e com baixo custo ambiental na sua produção.

Outro ponto importante na escolha de qual o modelo a ser apoiado é a necessidade de implantação ou adaptação de infraestrutura para cada uma das escolhas. Notemos que o país já conta com infraestrutura bem desenvolvida para a alimentação de veículos de combustão interna enquanto as infraestruturas de geração, transmissão e distribuição elétrica operam no limite.

Com este contexto de incapacidade de ampliação substancial da participação dos veículos elétricos na frota brasileira advogamos voltar os olhos aos biocombustíveis nacionais.

Os testes produzidos pela Stellantis, fabricante de FIAT, PEUGEOT e CITROEN mostram que o veículo movido a etanol emite 57% menos carbono na atmosfera que o motor utilizando a gasolina C brasileira composta de 73% de gasolina e de 27% de etanol e tem impacto ambiental compatível com o carro elétrico:

Gasolina (E27): 60,64 kg CO<sub>2</sub>eq



SENADO FEDERAL  
**GABINETE DO SENADOR CLEITINHO**

100% elétrico (BEV) com energia europeia: 30,41 kg CO<sub>2</sub>eq

Etanol (E100): 25,79 kg CO<sub>2</sub>eq

100% elétrico (BEV) com energia brasileira: 21,45 kg CO<sub>2</sub>eq

Estes dados nos mostram que nosso país com sua grande produção de etanol de cana de açúcar e de milho e sua infraestrutura pronta para a distribuição do combustível do produtor até o consumidor pode ser o líder mundial em menor poluição por quilômetro rodado. Para isto basta incentivar os consumidores a escolherem a opção mais “verde”.

O carro flex foi muito importante para os primeiros passos na descarbonização entretanto entendemos que o incentivo a veículos exclusivamente a etanol pode ser o passo necessário e economicamente viável para que a participação da gasolina na matriz energética caia.

Este Projeto de Lei propõe que os veículos movidos exclusivamente a etanol tenham imposto sobre produtos industrializados reduzidos a 0% o que tornará mais barato e menos poluente.

Assim propomos que ainda que possamos caminhar em direção à eletrificação o primeiro passo é uma frota que consuma menos gasolina e mais etanol. Ao reduzir a zero o IPI contribuimos para garantir a competitividade do biocombustível e assim diminuir a pegada de carbono da frota brasileira.

Esperamos contar com o apoio de nossos Pares para a aprovação desta matéria, com as correções e melhorias que forem julgadas cabíveis.

Sala das Sessões,



SENADO FEDERAL  
GABINETE DO SENADOR CLEITINHO

**Senador CLEITINHO**  
**REPUBLICANOS - MG**