

# Resumo Executivo - [PEC nº 1 de 2022](#)

**Autor:** Senador Carlos Fávaro (PSD/MT) e outros **Apresentação:** 03/02/2022

**Ementa:** Altera a Emenda Constitucional nº 109, de 15 de março de 2021, para dispor sobre a concessão temporária de auxílio diesel a caminhoneiros autônomos, de subsídio para aquisição de gás liquefeito de petróleo pelas famílias de baixa renda brasileiras e de repasse de recursos da União com vistas a garantir a mobilidade urbana dos idosos, mediante a utilização dos serviços de transporte público coletivo, e autorizar a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios a reduzirem os tributos sobre os preços de diesel, biodiesel, gás e energia elétrica, bem como outros tributos de caráter extrafiscal.

**Orientação da FPA:** Favorável com ressalvas.

## Principais pontos

- A proposta autoriza União, estados e municípios a reduzirem o preço dos combustíveis, do gás de cozinha e da energia elétrica até 2023, sem a necessidade de apresentar uma fonte de compensação.
- Prevê a criação de um “fundo social”, que contará com os dividendos da Petrobras e com o valor que será arrecadado em dois leilões de pré-sal previstos para este ano.
- O texto também permite o pagamento de um auxílio diesel a caminhoneiros autônomos, de até dois anos e vale gás de 100%, por dois meses, para 17 milhões de brasileiros.
  - O auxílio diesel será de até R\$ 1.200,00 por mês a cada caminhoneiro autônomo;
  - Repasse de até R\$ 5 bilhões de recursos da União a Estados e municípios, para assegurar o acesso de idosos ao transporte público coletivo.

## Justificativa

- É meritório o objetivo da PEC que trata sobre a redução de alíquotas de tributos incidentes sobre combustíveis e gás, porém manifestamos preocupação com o impacto negativo que a mesma poderá trazer sobre a competitividade dos biocombustíveis, visto que, atualmente existe um diferencial tributário entre a gasolina e o etanol, que basicamente reconhece as externalidades positivas do etanol, do ponto de vista ambiental e de saúde pública.
- A eventual equiparação entra as alíquotas da gasolina e do etanol traria um forte desequilíbrio, distorcendo a competitividade dos produtos e gerando benefícios para o combustível fóssil em detrimento do renovável.
- A presença maciça da frota *flex-fuel* no mercado nacional faz com que o etanol hidratado e a gasolina sejam reconhecidos como produtos substitutos, logo, quaisquer alterações nos preços desses combustíveis afetam de forma imediata e direta a escolha dos consumidores a cada abastecimento, desestimulando o biocombustível limpo, renovável e produzido

domesticamente, favorecendo o maior consumo de gasolina fóssil e importada.

- A estrutura tributária vigente no País reconhece, em grande medida, que esses dois combustíveis possuem características distintas. De fato, o diferencial de conteúdo energético entre o etanol hidratado e a gasolina precisa ser considerado de forma a garantir equivalência de carga tributária por quilômetro rodado entre esses dois produtos.
- Afora esse aspecto associado às características físicas dos produtos, é indiscutível que o consumo de etanol promove benefícios ambientais e de saúde pública significativos. O biocombustível reduz em até 90% as emissões de gases de efeito estufa quando comparado à gasolina, e se caracteriza como o principal instrumento de descarbonização da matriz brasileira de combustíveis leves.
- O consumo de etanol também permite redução de poluição local, evitando problemas de saúde e reduzindo gastos públicos nos centros urbanos. Como ilustração, e com influência significativa do uso de etanol, a região metropolitana de São Paulo, a quarta maior cidade do mundo em tamanho de população, ocupa apenas o lugar de 1.476 entre as cidades mais poluídas do mundo, segundo a IQair.
- Essa vantagem das energias limpas e renováveis é reconhecida mundialmente, sendo o diferencial tributário entre fósseis e renováveis um dos principais instrumentos para internalizar os benefícios da fonte de baixo carbono ao sistema de preços. A saber, segundo o Banco Mundial, atualmente 35 países e regiões do globo taxam as energias fósseis seguindo essa lógica (“carbon tax”).
- Ademais, qualquer alteração que modifique a estrutura competitiva entre os produtos irá gerar insegurança e comprometer os investimentos para ampliar a produção dos biocombustíveis no País.