

Eletromobilidade espera por marco regulatório

A energia para a mudança na mobilidade vem acompanhada de debates sobre inovação, modos de produção e legislação para o setor.

Preocupações ambientais e sociais estão no centro de um debate que abrange a questão dos modais de transporte no mundo. Por questões de economia, logística e combate ao aquecimento climático, a mobilidade urbana é uma das prioridades da pauta de planejamento das cidades modernas.

O setor de transportes contribui com 24% das emissões de gases causadores do efeito estufa (GEE) no planeta. Considerando-se apenas o Brasil, aproximadamente 44% das emissões de CO₂ têm origem nos transportes. A informação consta no Relatório Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas da Organização das Nações Unidas (ONU).

Do ponto de vista do uso de petróleo e derivados, os transportes no mundo são responsáveis por mais de 60% desse consumo. No Brasil, o uso de petróleo e derivados pelo setor de transportes representa 66% do total, e o transporte rodoviário contribui com 92% desse gasto.



Foto: Divulgação

AMANDA PESCIUTTI DUARTE

Advogada pelo Unisal. Pós-graduada em Direito Empresarial pela Estácio-SP. Coordenadora da área de societário e propriedade intelectual de escritório em Campinas-SP.



Foto: Divulgação

FRANCISCO GOMES JÚNIOR

Advogado, graduado pela PUC-SP. Especialista em Direito de Telecomunicações pela UnB e em Processo Civil pela FGV. Presidente da Associação de Defesa de Dados Pessoais e do Consumidor (ADDP). Associado AASP desde 1992.



Foto: Divulgação

YURI ARRAES FONSECA DE SÁ

Advogado, graduado pela UCDB-MS. Especialista em Direito Tributário pelo Ibet. MBA em Gestão e Business Law pela FGV.



No nosso país, onde os gestores públicos precisam enfrentar o desafio de apresentar soluções para o tráfego de 3,5 milhões de novos veículos que, a cada ano, passam a circular pelas vias urbanas do país, a eletromobilidade chega paulatinamente. Temos, em média, um carro para cada quatro habitantes na frota de 88.035 veículos emplacados até abril de 2022, segundo o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Desses, menos de 90 mil são elétricos.

O Brasil é um dos poucos países do mundo que sobretaxam os veículos elétricos em comparação aos similares movidos a combustão. Ainda assim, as empresas investem nos modelos e acreditam que a alternativa será viabilizada a partir de um marco regulatório que iniba as cobranças de impostos e se assemelhe ao que acontece nos países europeus. Em alguns, já há datas para o fim da venda de veículos movidos a combustão de derivados de petróleo: na Noruega será em 2025, na França em 2030, na Holanda em 2035 e no Reino Unido em 2040.

E enquanto o mercado nacional espera por uma política que favoreça o modal alternativo e limpo, profissionais de diversas áreas estudam os possíveis cenários para a revolução que se apresenta. Dada a sua complexidade, a gestão da mobilidade urbana demanda soluções inovadoras, o engajamento da população, o apoio do governo e o investimento das empresas e da sociedade. A advocacia tem sido convidada para contribuir com a sua visão e participa ativamente de debates sobre o tema. Conversamos com alguns profissionais que já se debruçam sobre essas questões.

Qual é a relação entre eletromobilidade e governança de bem-estar socioambiental?

AMANDA PESCIUTTI DUARTE:

Recentemente, um famoso aplicativo de delivery e uma fabricante de veículos elétricos leves apresentaram ao mercado sua parceria, por meio da qual os entregadores da primeira poderão adquirir as motos elétricas da segunda com o benefício de descontos exclusivos, além da facilidade de trocar as baterias das motos elétricas em uma rede de postos de abastecimento, também parceira, comprometida em dispor de baterias carregadas para troca imediata e facilitar a atividade dos motociclistas. Esse é um bom exemplo de como a eletromobilidade pode se tornar um fator

importante para um modelo de governança de bem-estar socioambiental (ESG) comprometido com a comunidade.

Se compreendermos, de uma forma bem realista, que a ESG é uma abordagem em governança corporativa com o objetivo de qualificar negócios, atrair investimentos e facilitar financiamentos, baseada na conexão entre os interesses das empresas, seus clientes, fornecedores, acionistas, financiadores e comunidade, a eletromobilidade é um bom exemplo de superação do paradigma de que os melhores resultados financeiros são incompatíveis com a sustentabilidade ambiental e social.

No setor automotivo e de autopartes, por exemplo, o mercado de soluções em mobilidade e seus investidores têm em comum a aspiração por resultados financeiros crescentes, consistentes e, principalmente, sustentáveis. Em resposta, e no contexto da nova economia, as práticas em ESG demonstram justamente que o crescimento e a sustentabilidade dos resultados – e, claro, a atenção dos investidores e o engajamento dos consumidores – não têm como prescindir da confiança que só as condutas socioambientais sustentáveis podem inspirar a médio e longo prazos. É por isso que a ESG não é apenas uma moda, e quem não se der conta disso vai ficar para trás.

FRANCISCO GOMES JÚNIOR:

A eletromobilidade está inserida na agenda ESG na medida em que contribui para reduzir a emissão de poluentes lançados pelos motores a combustão, o que contribui para a não degradação ambiental. A grande questão é zelar para que a agenda ESG seja efetiva, e não apenas um “selo” ao qual as corporações se obriguem para se manterem competitivas no mercado.

YURI ARRAES FONSECA DE SÁ:

A eletromobilidade é uma das principais alternativas para atingir os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU – com os quais o Brasil e o mundo estão comprometidos –, principalmente os de números 7 (energia limpa e acessível) e 13 (ação contra a mudança global do clima). Isso porque o consumo de combustíveis fósseis é um dos principais fatores de emissão de gases do efeito estufa, causadores do aquecimento global e de desequilíbrio climático. A utilização de veículos elétricos contribui para a redução da emissão desses gases poluentes e para o controle da temperatura mundial. Por isso, é considerada de suma importância para o bem-estar socioambiental.

Quais são os maiores desafios para a eletromobilidade ganhar força no Brasil?

AMANDA PESCIUTTI DUARTE: Segundo a Associação Brasileira de Veículos Elétricos (ABVE), o total de eletrificados em circulação ainda não ultrapassa 90 mil veículos – contados até o fechamento do primeiro quarto deste ano –, o que representa apenas 2,5% de market share. Por outro lado, uma pesquisa encomendada pelo Itaú Unibanco, publicada em março (2022), revelou que mais de 60% dos brasileiros têm interesse em adquirir um veículo eletrificado, uma perspectiva extremamente positiva para os investidores do setor. Em todo o mundo, os indicadores registram não apenas a expansão do segmento de veículos elétricos e eletrificados, mas a aceleração dessa expansão, catalisada, pelo menos em parte, por uma série de fatos e eventos que estão estimulando, mais e mais, a adesão dos consumidores aos carros elétricos: inflação global, recessão econômica associada à pandemia, volatilidade dos preços dos combustíveis fósseis, tensões internacionais sobre a Ucrânia e, em boa medida, novos paradigmas culturais e econômicos a respeito da sustentabilidade. Entretanto, para que a eletromobilidade ganhe força no Brasil, é necessário criar um ambiente fiscal competitivo o suficiente para que as fabricantes e os sistemistas se sintam seguros de que vale a pena investir em elétricos populares. O mercado popular é a chave.

FRANCISCO GOMES JÚNIOR: O grande desafio da eletromobilidade no Brasil estará no custo final ao consumidor. Veículos elétricos, por exemplo, possuem custo elevado e com a perspectiva de que a redução ainda leve alguns anos.

YURI ARRAES FONSECA DE SÁ: Apesar da melhora gradativa com o passar dos anos, a energia limpa ainda não é totalmente acessível à população, em razão do alto custo para sua aquisição e da falta de infraestrutura adequada para as cadeias de produção e de consumo.

De que forma um marco regulatório poderia incentivar o modal?

AMANDA PESCIUTTI DUARTE: A ausência de um marco regulatório para a eletromobilidade de pessoas e de cargas, além da ausência de um ambiente fiscal efetivamente competitivo, é outro

ponto que nos chama a atenção. A regulamentação tornaria possível, por exemplo, o planejamento de uma infraestrutura de recarga de baterias abrangente e geograficamente capilarizada, sem falar na definição de sistemas e de tecnologias amigáveis de abastecimento multimarcas. Um marco regulatório também poderia estimular a descarbonização das frotas dos poderes públicos de todos os entes da União, tornando o próprio Estado o cliente número zero dos elétricos e eletrificados, um aceno à indústria tão poderoso e estimulante quanto os próprios incentivos fiscais. É uma boa notícia, nesse sentido, a instituição da Frente Parlamentar Mista pela Eletromobilidade, uma iniciativa do Senado em busca de diálogo com a sociedade civil e a iniciativa privada para a promoção do modal.

FRANCISCO GOMES JÚNIOR: A questão da regulação da eletromobilidade é válida para dispor das condições mínimas de prestação de serviços nessa área, como metas de redução de poluentes, incorporação de novas tecnologias, etc.; mas, inicialmente, é necessário adequar contratos existentes (como os de transportes públicos nas grandes capitais).

YURI ARRAES FONSECA DE SÁ: Hoje, o país carece de uma política de incentivos fiscais e de um planejamento abrangente e sistematizado. Nos últimos anos, foram apresentados diversos projetos de lei (PL) sobre o tema, como o PL nº 6.020/2019, recentemente aprovado pela Comissão de Ciência e Tecnologia (CTT), que cria uma política de incentivo tributário à pesquisa de desenvolvimento da mobilidade elétrica no Brasil, alterando o escopo inicial do programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística.

Apesar disso, o ordenamento jurídico brasileiro ainda precisa de uma legislação mais abrangente, que estabeleça diretrizes e prazos de desenvolvimento de infraestrutura e que desonere a produção e o consumo. Por isso, a criação de um marco regulatório se faz essencial.

Como a advocacia se insere nesse debate?

AMANDA PESCIUTTI DUARTE: É mais fácil visualizar a importância do papel dos escritórios de advocacia olhando para os fatos: enquanto um veículo convencional, com motor a combustão, tem entre 2,4 e 4 mil peças, os veículos elétricos contam apenas entre 200 e 250 peças. Estamos lidando, não depois, mas agora, com a reinvenção



de tiers inteiros. Uma infinidade de peças e sistemas deixarão de existir. Por outro lado, novas tecnologias, muitas já presentes, terão cada vez mais importância. É impossível ignorar os efeitos dessa revolução tecnológica sobre as relações jurídicas dos players envolvidos, uma vez que os contratos serão necessariamente repensados desde a raiz.

Como montadoras e sistemistas vão repensar seus planos de reposição de peças? E as tecnologias embarcadas nos novos veículos, não proprietárias das montadoras? E como conformar tantos atores diferentes com a Lei de Proteção de Dados Pessoais? Não existem respostas prontas e, exatamente por isso, a advocacia terá um importante papel no curso desse processo. Sistemistas e montadoras precisarão sentar-se à mesa para lidar com a mudança, assessorados por advogados especializados em temas corporativos, enquanto tributaristas se tornarão ainda mais imprescindíveis para identificar oportunidades legítimas de economia.

FRANCISCO GOMES JÚNIOR:

A implementação efetiva da eletromobilidade passa não somente pela conscientização em relação aos benefícios ao meio ambiente, mas também pela elaboração de instrumentos adequados para sua prestação. O setor jurídico será fundamental para auxiliar no estabelecimento de normas e diretrizes contratuais e legais sobre a matéria.

YURI ARRAES FONSECA DE SÁ:

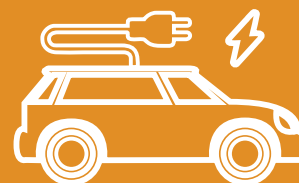
A advocacia tem o dever de incentivar o debate e trazer à tona os benefícios da eletromobilidade, atrelados aos anseios das classes envolvidas, garantindo assim a criação de um conjunto normativo adequado para a regulamentação do setor. Isso garantiria, além da popularização dos meios de transportes elétricos, o pleno desenvolvimento econômico do país, o que é essencial para o bem-estar socioambiental.



EM FOCO



Segundo dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), o número de carros eletrificados vendidos no Brasil triplicou em 2021. Contudo, esses veículos ainda têm uma participação pequena nas vendas de carros no geral, totalizando apenas 0,14%.



FINANCIADO PELO BB

Em uma ação para promover a mobilidade elétrica no país, o Banco do Brasil (BB) anunciou redução nas taxas de financiamento em até 0,5% para carros elétricos e híbridos. Trata-se de uma iniciativa que também visa ampliar a carteira de crédito de negócios sustentáveis do banco.

Pela nova regra, a taxa mínima de juros para o financiamento de veículos eletrificados 0 km ou com até 2 anos de uso passa a ser de 1,09% ao mês. As facilidades incluem a possibilidade de financiar até 100% do valor do veículo, com prazo entre 2 e 60 meses, e carência de até 180 dias para o pagamento da primeira parcela.