



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 05/06/2019 14:03

PL n.3339/2019

### PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_\_, DE 2019 (Dos Srs. Rodrigo Agostinho e Rosana Valle)

Dispõe sobre a vedação da produção, comercialização, venda, licenciamento e circulação de veículos novos de tração automotora, movidos a combustível fóssil, na data que especifica em território nacional, dá nova redação a Lei nº 10.438 de 26 de abril de 2002, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. É vedada a produção, comercialização, venda, licenciamento e circulação de veículos novos de tração automotora, movidos a combustível fóssil, a partir de 1º de janeiro de 2040, em todo o território nacional.

*Parágrafo único.* A vedação definida no *caput* não se aplica aos veículos de qualquer natureza, suas partes e peças, de passageiros, uso misto ou não, movidos a energia elétrica e/ou renovável e ambientalmente sustentáveis.

Art. 2º. Esta Lei concede tratamento tributário diferenciado aos fabricantes de veículos movidos exclusivamente à energia elétrica e/ou renovável e ambientalmente sustentáveis produzidos no Brasil, a partir da publicação do presente Estatuto Legal, conforme o seguinte regramento:

I – isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) por trinta anos;



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

II – dedução de 50% (cinquenta por cento) do Imposto sobre a Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) sobre o lucro;

III – redução de 30% (trinta por cento) do Programa de Integração Social – PIS e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS, sobre a produção automotiva de veículos definidos no *caput*, e

IV – redução de 20% (vinte por cento) sobre o Imposto sobre Operações Financeiras - IOF e a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE.

*Parágrafo único.* Fica reduzida de 35% (trinta e cinco por cento) para zero a alíquota do Imposto de Importação – II, para carros elétricos e movidos a células de combustível até 1º de janeiro de 2040.

Art. 3º. Os proprietários de veículos movidos exclusivamente à energia elétrica e/ou renovável e ambientalmente sustentáveis produzidos no Brasil, terão um desconto de:

I – 50% (cinquenta por cento) no pagamento do IPVA – Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores;

II – 20% (vinte por cento) no pagamento do DPVAT – Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre); e

III – 50% (cinquenta por cento) no pagamento do Licenciamento Anual e emissão do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CRVL.

Art. 4º. O percentual de participação de veículos movidos a combustível fóssil em circulação no território nacional deverá ser de, no máximo:

I – 80% (oitenta por cento) a partir de 1º de janeiro de 2025;

II – 50% (cinquenta por cento) a partir de 1º de janeiro de 2030; e

III – 25% (vinte e cinco por cento) a partir de 1º de janeiro de 2035.

*Parágrafo único.* Lei complementar disporá sobre o regramento do processo de advertência e multa em caso de descumprimento do disposto nos artigos 1º e 4º, pelos Estados e Municípios.

Art. 5º. As empresas responsáveis pelo serviço de geração, distribuição, comercialização e soluções de energia elétrica deverão instalar e operar pontos públicos de carregamento rápido de baterias de veículos elétricos, a uma distância



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

máxima de 100 (cem) kms entre um posto e outro, de acordo com metas fixadas pelo órgão ou entidade responsável pela regulação do setor elétrico.

*Parágrafo único.* As metas fixadas no *caput* deverão incluir pontos públicos de carregamento em todos os centros urbanos com população acima de cem mil habitantes e deverão ser fixadas no prazo de até 4 (quatro) anos após a publicação desta lei.

Art. 6º. É obrigatória a instalação de eletropontos de carga e recarga para veículos elétricos em novas edificações habitacionais residenciais coletivas ou não, e ambientes comerciais, públicos e/ou privados, e para qualquer outro fim, após 24 (vinte e quatro) meses da publicação do presente Estatuto Legal.

§ 1º. A emissão do Alvará de Construção e documento do Habite-se ficam condicionadas à aprovação e implantação do projeto de eletropontos de carga/recarga nos locais definidos no *caput*.

§ 2º. Regulamento definirá situações específicas em que os custos para instalação dos eletropontos de carga e recarga poderão ser financiados pela Conta de Desenvolvimento Energético – CDE, conforme artigo 13, incisos VI e XIV e o Artigo 3º que institui o Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica – PROINFA, ambos da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, sem prejuízo de outras formas de financiamento e provimento de recursos públicos ou privados.

Art. 7º. O artigo 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, passa a vigorar acrescido do inciso XV com a seguinte redação:

“Art. 13 .....

.....

XV- *garantir recursos e investimentos necessários à pesquisa, implantação e expansão do uso da energia elétrica e outras fontes de energias renováveis, na propulsão de veículos automotores.*”

Art. 8º. Os veículos movidos a energia elétrica e/ou renovável ficam excluídos do cumprimento da legislação estadual/municipal que dispõe sobre a sistemática de rodízio de veículos nas vias municipais/estaduais/federais.

Art. 9º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### JUSTIFICAÇÃO

O Veículo elétrico é um tipo de veículo que utiliza propulsão por meio de motores elétricos. É composto por um sistema primário de energia, uma ou mais máquinas elétricas e um sistema de acionamento e controle de velocidade ou binário. Os veículos elétricos fazem parte do grupo dos veículos denominados zero emissões, que por terem um meio de locomoção não poluente não emitem quaisquer gases nocivos para o ambiente, nem emitem ruído considerável, uma vez que motores elétricos são silenciosos.

Segundo a ABVE, Associação Brasileira do Veículo Elétrico, o uso cada vez maior de veículos elétricos e movidos a energias renováveis com certeza tem justificativas nobres, baseadas na nova economia mundial, mais sustentável, consciente e compartilhada. Porém, devido a fatores tecnológicos, baixo volume de escala e dependência de um ecossistema de infraestrutura ainda não completamente disponível, o mercado dos veículos sustentáveis ainda não estimula a participação do consumidor comum.

Outro aspecto é o custo atual desses carros, maior em relação aos veículos movidos a combustíveis fósseis, o que torna os volumes iniciais e a oferta do produto ambientalmente sustentável dependentes de políticas públicas e regulações do setor.

Em países emergentes como o Brasil, a aparente vantagem de receber veículos já desenvolvidos nas matrizes das montadoras multinacionais, sem o custo de desenvolvimento agregado, deveria ser uma vantagem. Porém, a justificativa do alto custo, por conta da falta de incentivos, e o protecionismo do modelo atual ainda colocam os veículos movidos a fontes de energia sustentável em uma situação de inferioridade no mercado automotivo.

Os argumentos ambientais e o menor custo por quilômetro rodado, em relação aos modelos a combustão, ainda não convencem os consumidores em adotar a tecnologia elétrica pura – esta, mais dependente de uma infraestrutura de recarga que ainda segue sem regras claras de padronização e forma de cobrança.

Tirando o fator custo, é notória uma mudança de opinião do consumidor com relação ao veículo elétrico. É crescente a vontade do potencial usuário de mudar suas impressões iniciais a respeito desse mercado e dar preferência pela solução ambientalmente sustentável.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Os extremos climáticos estão se tornando cada vez mais intensos e frequentes em todo o mundo. O ano de 2015 foi oficialmente o mais quente desde que as temperaturas começaram a ser medidas, em 1880. Estes eventos mostram a urgência da necessidade de redução das emissões dos gases de efeito estufa (GEE) que, a cada dia, transformam o clima da Terra. Muitas iniciativas internacionais têm sido propostas a fim de tentar reduzir as emissões de GEE e frear o aquecimento global que sentimos na pele todos os dias, independentemente da estação do ano. De fato, a cada ano têm sido mais comum os invernos quentes e as ondas de frio em pleno verão.

O mundo está no meio do que pode ser a década mais quente já registrada, de acordo com um estudo do Met Office — o serviço meteorológico do governo britânico. O serviço, cujos registros remontam a 1850, projeta que as temperaturas nos próximos cinco anos estarão até 1°C mais altas do que aquelas observadas no período pré-revolução industrial. Há também uma chance de que um destes anos registre temperaturas até 1,5 C maiores.

Este patamar é visto como um limite crítico para o aquecimento global. Se os dados realmente corresponderem às projeções do Met Office, o período de 2014 até 2023 será a década mais quente nos 150 anos de dados da agência.

A COP21 definiu a maneira como os países deverão reduzir ou cortar as suas emissões de GEE e descarbonizar as suas economias, durante a segunda metade deste século, para limitar o aumento da temperatura média global em menos de 2°C acima dos níveis pré-industriais<sup>2</sup>.

O Brasil está incluído neste acordo, e se propôs a reduzir as suas emissões em 37% até 2025 (em relação às emissões de 2005), com uma meta indicativa de 43% até 2030.

Em termos absolutos, isso representa a emissão de 1,2 bilhão de toneladas de CO<sub>2</sub>eq em 2030 – hoje, as emissões brasileiras estão em cerca de 1,6 bilhão.

Para chegar a essa redução, algumas ações importantes devem ser tomadas, entre elas um robusto plano para acabar com o desmatamento e o direcionamento de 70% dos investimentos na área de energia para a indústria de renováveis.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apesar do desmatamento ser conhecido como maior “vilão” brasileiro quando o assunto são as emissões, de 2010 para cá o setor de energia tem aumentado a sua participação neste cenário, tornando-se o segundo maior emissor de GEE do país, com 479,1 milhões de toneladas de emissões produzidas em 2014, dos quais 46% emitidos pelo setor de transportes<sup>5</sup>, consequência do uso intensivo do modal rodoviário com predominância dos combustíveis fósseis.

Nesse sentido, os motores elétricos figuram como grandes aliados na redução das emissões. Nas áreas metropolitanas brasileiras, a poluição tornou-se uma das maiores ameaças à qualidade de vida. Fumaça e material particulado estão entre os principais causadores de problemas respiratórios e cardiovasculares nas grandes cidades.

A poluição atmosférica é a responsável pelas mortes prematuras de mais de 300 mil pessoas por ano na Europa. Estimativas apontam que na cidade de São Paulo quatro mil pessoas morrem por ano em decorrência de problemas atribuíveis à poluição do ar e relacionada ao tráfego, o que gera custos da ordem de US\$1,5 bilhão ao Estado.

Além de afetar diretamente a saúde, a poluição atmosférica de um local também provoca um impacto significativo na expectativa de vida da população.

As áreas de Baixa Emissão de Gases (Zonas MUV) aparecem como ilhas de melhoria de qualidade atmosférica nas cidades, podendo influenciar todo o seu entorno. Nesse contexto, os veículos elétricos aparecem como alternativas de transporte limpo, pois não emitem nenhum tipo gás e contribuem com a redução do nível de ruído. Os benefícios são evidentes tanto aos ciclistas e pedestres quanto para toda a sociedade, com significativos ganhos em qualidade de vida e saúde pública.

Enquanto tecnologias como a célula de combustível (veículo movido a hidrogênio) ensaiam os seus primeiros produtos comerciais no cenário internacional, aqui no Brasil os principais incentivadores de tecnologias limpas são as empresas de geração, distribuição e fornecimento de energia elétrica. Estas empresas veem na questão da eletromobilidade uma oportunidade para ampliar seus negócios com a venda de energia, além da área residencial e industrial.

Apesar da janela de oportunidade que se abre com os veículos elétricos e movidos a energia limpa como meios de auxiliar o Brasil a cumprir suas metas de



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

redução de GEE, a introdução desses veículos é bastante dependente de políticas públicas pois:

- a) A utilização de meios de transporte mais sustentáveis, eficientes e de menor emissão é uma exigência de regulação do setor e do mercado, na produção e comercialização de veículos utilizados na mobilidade;
- b) O maior impacto na utilização dos “veículos limpos” deve priorizar zonas de maior aglomeração urbana, como as cidades com mais de 500 mil habitantes, resultando em grandes efeitos benéficos na Saúde Pública e bem-estar da população;
- c) Os veículos elétricos ainda são importados. A montagem no Brasil somente será efetivada quando houverem maiores volumes comerciais e incentivos fiscais, tributários e creditícios para instalação de fabricas no Brasil.
- d) Estimular o uso de veículos limpos por meio de editais na área de transporte público. Apesar da adoção gradual de veículos de baixa emissão já ser uma realidade, a sua real implementação ainda não se efetivou, pois é preciso adequar a cadeia de reuso para que o produto tenha real aquisição no primeiro uso.
- e) Regular a venda de energia assim com a instalação e comercialização de energia através da implantação de rede dos eletropostos de recarga em todo território nacional, é uma ação importante para definir as regras de utilização, venda e comercialização de energia neste modal.

O lançamento da Frente Parlamentar Mista pela Eletromobilidade no Brasil Brasília em 17/05/2018 no Salão Nobre da Câmara dos Deputados completa um ano. Gostaria de compartilhar algumas reflexões do eminente parlamentar Marcelo Matos sobre a problemática da implantação da eletromobilidade e descarbonização do transporte/mobilidade no nosso país. *“A mobilidade elétrica já é uma realidade do mundo moderno, mas ainda engatinha no Brasil. A frota global de veículos elétricos poderá chegar a 5 milhões de unidades este ano, segundo a consultoria sueca EV Volumes. Até 2040, eles serão 280 milhões, segundo o respeitado Instituto Internacional de Energia, órgão de pesquisa da OCDE. China, Europa, Índia, Estados Unidos e Japão estarão à frente desse processo.*

*E o Brasil? Nosso país corre o risco de ficar à margem da revolução representada pela mobilidade sustentável nas grandes cidades. Temos menos de*



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

*400 ônibus elétricos ou híbridos em circulação, incluindo os trólebus. Só a China tem mais de 300 mil. Temos apenas 8 mil automóveis e comerciais leves elétricos ou híbridos – uma fração mínima dos mais de 43 milhões de veículos da frota total. A participação dos carros elétricos nas vendas brasileiras ainda é irrelevante. Na Noruega, por exemplo, ela chegou a 52% do total de veículos novos comercializados em 2017. Temos no máximo 50 mil ciclomotores elétricos. Na China eles passam de 200 milhões. Na Europa, eles já fazem parte da paisagem de todas as cidades. Não sabemos exatamente quantos eletropostos existem no Brasil - sabemos que não chegam a duas centenas. Portugal, por exemplo, anuncia para este ano a cobertura de todo o território do país com uma rede de recarga elétrica pública, a uma distância máxima de 60 km entre um posto e outro.”*

Pense num cruzamento lotado de carros — e silencioso. Uma metrópole cheia de trânsito, mas muito menos poluída. Aos poucos, o desenvolvimento de veículos elétricos transforma esse devaneio futurístico em realidade.

Os investimentos são cada vez maiores e os resultados já começam a aparecer. Em alguns, abastecer um carro na tomada já é uma opção. O que falta, então, para essa tecnologia finalmente se tornar popular?

Você vai ver que eles ainda são caros, têm pouca autonomia e demoram para recarregar. Mesmo assim, já podem atender à demanda da maioria das pessoas que usam carro e apresentam vantagens importantes no mundo de hoje: são mais ecológicos e econômicos, na maioria dos países.

Os motoristas estão se ligando nisso: em 2011, foram vendidos cerca de 40 mil carros elétricos; em 2012 esse número deve passar de 100 mil. Sem contar com os híbridos, que já venderam mais de 2 milhões de unidades.

Os especialistas dizem que em 2020 os carros elétricos já terão preços competitivos e que a essa altura haverá 20 milhões deles nas ruas. Logo, você tem boas chances de ter um carro elétrico num futuro não muito distante. Seus filhos, netos, bisnetos e o planeta, agradecem.

Pelo exposto, conto com o apoio dos Nobres Pares para aprovação da iniciativa em comento.

Sala das Sessões, em 05 de junho de 2019



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputado Rodrigo Agostinho  
PSB/SP

Deputada Rosana Valle  
PSB/SP

Apresentação: 05/06/2019 14:03

PL n.3339/2019