



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.751-C, DE 2012 **(Dos Srs. Heuler Cruvinel e Onofre Santo Agostini)**

Institui a obrigatoriedade de instalação de pontos de recarga para veículos elétricos em vias públicas e em ambientes residenciais e comerciais; tendo parecer: da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação (relator: DEP. JUNJI ABE); da Comissão de Minas e Energia, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. ARNALDO JARDIM); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste e do Substitutivo da Comissão de Minas e Energia (relator: DEP. EDUARDO SCIARRA e do relator substituto: DEP. DÉCIO LIMA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
DESENVOLVIMENTO URBANO;
MINAS E ENERGIA; E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

- I - Projeto inicial
- II - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:
 - Parecer do relator
 - Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Minas e Energia:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

IV - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer dos relatores
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As concessionárias de serviços de distribuição de energia elétrica serão obrigadas a instalar pontos de recarga de baterias de carros elétricos junto às vagas de estacionamentos públicos que venham a ser disponibilizadas para este fim pelas autoridades locais.

Parágrafo único. O órgão competente federal estabelecerá as condições de fornecimento, as tarifas aplicáveis para esta finalidade, e promoverá os necessários ajustes dos contratos de concessão das empresas distribuidoras no prazo de até 90 dias após a entrada da presente Lei.

Art. 2º O Poder Executivo, em consonância com as Leis 10.257, de 2001, e 10.295, de 2001, desenvolverá mecanismos que promovam a instalação, nos prédios residenciais, de tomadas para recarga de veículos elétricos nas vagas de garagens.

Art. 3º Para efeito desta Lei é definido como veículo elétrico aquele que, independente do número de rodas, é acionado por pelo menos um motor elétrico.

Parágrafo único. Para aplicação desta Lei, enquadram-se nessa definição, além dos veículos a bateria, os veículos híbridos cujas baterias também podem ser recarregadas a partir de uma tomada.

Art. 4º - Os órgãos competentes federais deverão definir padrões técnicos para os pontos de abastecimento de veículos elétricos levando em consideração as constantes mudanças tecnológicas do setor, os locais em que serão instalados e as modalidades de recarga, se normal ou rápida, dentre outras que venham a ser disponibilizadas.

Art. 5º - Esta Lei entre em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O intuito da proposição ora apresentada é evitar que o mercado brasileiro fique à margem das mudanças no setor de transporte urbano, notadamente quanto às inovações tecnológicas da indústria automobilística de reduzida emissão de carbono. Nos Estados Unidos, especialmente no Estado da Califórnia, já se normatizou sobre a necessidade de as cidades disporem de pontos de

abastecimento para os veículos elétricos. Na Europa, já existe uma rede com mais de mil e quinhentos pontos de abastecimento e a rede está em franca expansão. Em Londres e em Paris, a prefeitura de cada cidade disponibilizou vagas públicas para o abastecimento ou carregamento dos veículos elétricos e híbridos. O Cantão de Genebra, na Suíça, foi pioneiro a editar lei sobre o tema. Na França, o Ministério da Ecologia também editou decreto em que estabelece a obrigatoriedade de pontos de recarga em edifícios novos e, sobretudo, nos lugares de trabalho. No Hexágono, as autoridades previram a obrigatoriedade de pontos de recarga em estacionamentos para bicicletas elétricas nos edifícios de escritório e nos locais de grande concentração de trabalhadores.

No Brasil, o Instituto de Eletrotécnica e Energia da Universidade de São Paulo (USP), em parceria com a concessionária de energia EDP, instalou, no estacionamento da universidade, um ponto de abastecimento para a frota de elétricos de São Paulo. O intuito dos pesquisadores é testar a capacidade da rede elétrica, visto que os abastecimentos ocorrerão, sobretudo, no horário em que a rede estiver em plena atividade. Segundo a revista Quatro Rodas, na edição de outubro de 2012, a empresa Sinapsis acompanhará os impactos do sistema na rede elétrica de São Paulo. Sem embargo, o professor da Fundação Instituto de Administração, Paulo Feldmann, também em declaração à publicação, disse que o sistema se adaptará bem à rede elétrica brasileira. Algumas montadoras também lançaram no Salão do Automóvel de São Paulo seus veículos elétricos que serão vendidos no mercado nacional ainda em 2012. Além disso, já existem no mercado nacional pelo menos três modelos de automóveis híbridos.

Na cidade de Curitiba, no Estado do Paraná, o Hibribus, ônibus que tem dois motores que funcionam em paralelo, é mais um exemplo da viabilidade da utilização de energia limpa no transporte urbano. A experiência curitibana é única na América Latina e conta com frota regular com ônibus movidos exclusivamente a biodiesel, sem mistura de óleo mineral, e outro motor elétrico. São 32 ônibus do chamado projeto B 100, entre eles 26 biarticulados com 28 metros de comprimento e capacidade para 250 passageiros, a mesma de um Boeing 767.

A Lei nº 10257, de 2001 (Estatuto das Cidades), na parte de Diretrizes Gerais, inciso IV do artigo 3º, traz a seguinte diretriz: “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos”. Desse modo, cabe ao legislador federal também atuar nessa seara; e o Projeto de Lei em apreço vem ao encontro da necessidade de se criar meios mais sustentáveis de transporte nas cidades brasileiras.

O Estado da Califórnia, nos Estados Unidos, editou lei similar à presente proposição em janeiro de 2012, a Lei AB-2644 (*Building standards: electric vehicle charging stations*), que dispõe quais são as construções residenciais e comerciais que terão de adotar os padrões estabelecidos pelo código de regulamentação estadual de padronização de edificações. Na cidade de Nova Iorque, muitos empreendedores imobiliários estão construindo infraestrutura necessária aos pontos de abastecimento para veículos elétricos, mesmo que o Estado ainda não tenha editado lei nesse sentido. A ideia é evitar problemas quando a tecnologia corresponder a um número mais expressivo da frota. Dessa forma, é necessário que

as novas construções no Brasil também prevejam a instalação do equipamento, evitando gastos futuros frente à incompatibilidade física e técnica.

A questão ambiental é outra importante motivação da presente proposição. Os veículos que não emitem monóxido de carbono causam reduzido impacto no meio ambiente e garantem um futuro mais sustentável às grandes cidades. Para que o mercado se viabilize no Brasil, tal qual está ocorrendo na Europa e nos Estados Unidos, é necessário que haja previsão de pontos de abastecimento em locais de fácil acesso e de longa permanência. Por isso, acreditamos que o legislador deve ter um papel importante no incentivo desse importante e promissor mercado que visa aprimorar o uso da energia, causando o menor impacto possível no meio ambiente.

A questão da segurança energética é outro fator a ser levado em consideração. Os grandes consumidores de petróleo e seus derivados consideram estratégico incentivar medidas que alterem o padrão de consumo de hidrocarbonetos para que dependam menos da importação de petróleo. Mesmo com a possibilidade de extração de petróleo na camada pré-sal no Brasil e na costa africana, os maiores consumidores de hidrocarboneto querem reduzir sua dependência do fóssil para garantir melhores resultados nos saldos comerciais e em suas respectivas estratégias de segurança nacional. Desse modo, a criação de um mercado cada vez mais forte de veículos elétricos ou híbridos parece viável e provável no curto e médio prazo. O Brasil, como um dos quatro maiores mercados consumidores e produtores de veículos, não pode se eximir desse grande mercado em potencial.

Esse é o objetivo da presente proposição, que esperamos contar com a sensibilidade e o apoio dos estimados pares desta Casa. E é com essa expectativa que submetemos a Vossas Excelências a apreciação desse Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 22 de novembro de 2012.

Deputado HEULER CRUVINEL

PSD/GO

Deputado ONOFRE SANTO AGOSTINI

PSD/SC

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001

Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DIRETRIZES GERAIS

Art. 1º Na execução da política urbana, de que tratam os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, será aplicado o previsto nesta Lei.

Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I - garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

II - gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano;

III - cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;

IV - planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;

V - oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

VI - ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:

a) a utilização inadequada dos imóveis urbanos;

b) a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes;

c) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infra-estrutura urbana;

d) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego, sem a previsão da infra-estrutura correspondente;

e) a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização;

f) a deterioração das áreas urbanizadas;

g) a poluição e a degradação ambiental;

h) a exposição da população a riscos de desastres. [*\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 547, de 11/10/2011, com redação dada pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)*](#)

VII - integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;

VIII - adoção de padrões de produção e consumo de bens e serviços e de expansão urbana compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental, social e econômica do Município e do território sob sua área de influência;

IX - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização;

X - adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos do desenvolvimento urbano, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais;

XI - recuperação dos investimentos do Poder Público de que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos;

XII - proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico;

XIII - audiência do Poder Público municipal e da população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população;

XIV - regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda mediante o estabelecimento de normas especiais de urbanização, uso e ocupação do solo e edificação, consideradas a situação socioeconômica da população e as normas ambientais;

XV - simplificação da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo e das normas edilícias, com vistas a permitir a redução dos custos e o aumento da oferta dos lotes e unidades habitacionais;

XVI - isonomia de condições para os agentes públicos e privados na promoção de empreendimentos e atividades relativos ao processo de urbanização, atendido o interesse social.

Art. 3º Compete à União, entre outras atribuições de interesse da política urbana:

I - legislar sobre normas gerais de direito urbanístico;

II - legislar sobre normas para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios em relação à política urbana, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional;

III - promover, por iniciativa própria e em conjunto com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

IV - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

V - elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social.

CAPÍTULO II DOS INSTRUMENTOS DA POLÍTICA URBANA

Seção I Dos instrumentos em geral

Art. 4º Para os fins desta Lei, serão utilizados, entre outros instrumentos:

I - planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;

II - planejamento das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões;

III - planejamento municipal, em especial:

- a) plano diretor;
- b) disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo;
- c) zoneamento ambiental;
- d) plano plurianual;
- e) diretrizes orçamentárias e orçamento anual;
- f) gestão orçamentária participativa;
- g) planos, programas e projetos setoriais;
- h) planos de desenvolvimento econômico e social;

IV - institutos tributários e financeiros:

- a) imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana - IPTU;
- b) contribuição de melhoria;
- c) incentivos e benefícios fiscais e financeiros;

V - institutos jurídicos e políticos:

- a) desapropriação;
- b) servidão administrativa;
- c) limitações administrativas;
- d) tombamento de imóveis ou de mobiliário urbano;
- e) instituição de unidades de conservação;
- f) instituição de zonas especiais de interesse social;
- g) concessão de direito real de uso;
- h) concessão de uso especial para fins de moradia;
- i) parcelamento, edificação ou utilização compulsórios;
- j) usucapião especial de imóvel urbano;
- l) direito de superfície;
- m) direito de preempção;
- n) outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso;
- o) transferência do direito de construir;
- p) operações urbanas consorciadas;
- q) regularização fundiária;
- r) assistência técnica e jurídica gratuita para as comunidades e grupos sociais menos favorecidos;

s) referendo popular e plebiscito;

t) demarcação urbanística para fins de regularização fundiária; *(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 459, de 25/3/2009 convertida na Lei nº 11.977, de 7/7/2009)*

u) legitimação de posse. *(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 459, de 25/3/2009 convertida na Lei nº 11.977, de 7/7/2009)*

VI - estudo prévio de impacto ambiental (EIA) e estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV).

§ 1º Os instrumentos mencionados neste artigo regem-se pela legislação que lhes é própria, observado o disposto nesta Lei.

§ 2º Nos casos de programas e projetos habitacionais de interesse social, desenvolvidos por órgãos ou entidades da Administração Pública com atuação específica nessa área, a concessão de direito real de uso de imóveis públicos poderá ser contratada coletivamente.

§ 3º Os instrumentos previstos neste artigo que demandam dispêndio de recursos por parte do Poder Público municipal devem ser objeto de controle social, garantida a participação de comunidades, movimentos e entidades da sociedade civil.

.....

.....

LEI Nº 10.295, DE 17 DE OUTUBRO DE 2001

Dispõe sobre a Política Nacional de Conservação e Uso Racional de Energia e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º A Política Nacional de Conservação e Uso Racional de Energia visa a alocação eficiente de recursos energéticos e a preservação do meio ambiente.

Art. 2º O Poder Executivo estabelecerá níveis máximos de consumo específico de energia, ou mínimos de eficiência energética, de máquinas e aparelhos consumidores de energia fabricados ou comercializados no País, com base em indicadores técnicos pertinentes.

§ 1º Os níveis a que se refere o caput serão estabelecidos com base em valores técnica e economicamente viáveis, considerando a vida útil das máquinas e aparelhos consumidores de energia.

§ 2º Em até 1 (um) ano a partir da publicação destes níveis, será estabelecido um Programa de Metas para sua progressiva evolução.

.....

.....

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria dos ilustres Deputados Heuler Cruvinel e Onofre Santo Agostini, exige a instalação de pontos de recarga para veículos elétricos em vias públicas e em ambientes residenciais e comerciais. Para tanto as concessionárias de energia elétrica serão obrigadas a instalar pontos de recarga de baterias junto às vagas de estacionamento público, nos locais definidos pelas autoridades locais. O órgão federal competente, por sua vez, deverá estabelecer as condições de fornecimento da energia e promover os ajustes necessários nos contratos de concessão.

O PL define como veículo elétrico aquele que, independente do número de rodas, seja acionado por motor elétrico. Também enquadram nessa categoria os veículos híbridos.

Além disso, determina que Poder Executivo desenvolva mecanismos para promover a instalação de tomadas para recarga de veículos elétricos nas garagens residenciais e defina padrões técnicos para os pontos de abastecimento.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.
É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Enalteçamos a intenção dos Deputados Heuler Cruvinel e Onofre Santo Agostini, pois a proposição em análise demonstra a preocupação dos nobres Colegas com os problemas de mobilidade e de poluição que atingem as cidades brasileiras.

Em razão da indiscutível importância do projeto, o exame dessa questão envolve vários aspectos. Compete a esta Comissão, dessa forma, analisar os efeitos dessa matéria na qualidade de vida da população urbana em nosso País.

O crescente aumento da poluição nos centros urbanos e o esgotamento de combustíveis não renováveis são preocupações que desafiam os países para a busca de fontes energéticas alternativas para os veículos automotores. Nesse sentido, os veículos elétricos apresentam-se como excelente opção, em razão de possuírem tecnologia limpa e em acelerado desenvolvimento, além do baixo custo de manutenção.

Ao se apresentarem como alternativa viável, técnica e economicamente, os veículos elétricos representam um futuro promissor para o transporte, principalmente nas grandes cidades, já que garante uma fonte de energia que gera índices mínimos de poluição atmosférica e sonora.

Dessa forma, entendemos que a proposição em exame é oportuna e de destacado mérito, uma vez que, ao proporcionar condições para a recarga de baterias dos veículos movidos à eletricidade, cria condições para o estímulo ao mercado desse tipo de veículo no Brasil, com impacto significativo no cenário urbano, tanto do ponto de vista da mobilidade quanto da poluição do ar.

Em que pese o elevado propósito do projeto, alguns questionamentos podem ser levantados com relação às atribuições conferidas ao Poder Executivo, com prazo para o seu cumprimento. Esses aspectos, no entanto, deverão ser debatidos com melhor propriedade no foro regimentalmente adequado, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Diante do exposto, no que cabe a esta comissão regimentalmente analisar, nosso voto é pela APROVAÇÃO, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 4.751, de 2012.

Sala da Comissão, em 12 de junho de 2013.

Deputado JUNJI ABE
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.751/12, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Junji Abe.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Sérgio Moraes - Presidente; Walney Rocha e Flaviano Melo - Vice-Presidentes; Adrian, Alberto Filho, Eurico Júnior, Nilmar Ruiz, Paulo Ferreira, Paulo Foletto, Weverton Rocha, Wilson Filho, João Paulo Lima, José Chaves, Junji Abe e

Sala da Comissão, em 7 de agosto de 2013.

Deputado SÉRGIO MORAES
Presidente

COMISSÃO DE MINAS E ENERGIA

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em tela, de autoria dos Deputados Heuler Cruvinel e Onofre Santo Agostini, exige a instalação de pontos de recarga para veículos elétricos e híbridos em vias públicas e em ambientes residenciais e comerciais.

Para tanto as concessionárias de energia elétrica serão obrigadas a instalar pontos de recarga de baterias junto às vagas de estacionamento público.

O PL define como veículo elétrico aquele que, independente do número de rodas, seja acionado por motor elétrico.

Além disso, determina que Poder Executivo desenvolva mecanismos para promover a instalação de tomadas para recarga de veículos elétricos nas garagens residenciais e defina padrões técnicos para os pontos de abastecimento.

O presente projeto foi apreciado na Comissão de Desenvolvimento Urbano o qual foi aprovado de acordo com o parecer do Deputado Junji Abe.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Enaltecemos a intenção dos Deputados Heuler Cruvinel e Onofre Santo Agostini, pois a proposição em análise demonstra a preocupação dos nobres Colegas com os problemas de mobilidade e de poluição que atingem as cidades brasileiras. Em razão da indiscutível importância do projeto, o exame dessa questão envolve vários aspectos. Compete a esta Comissão, dessa forma, analisar os efeitos dessa matéria

sobre os aspectos das fontes convencionais e alternativas de energia de acordo com a alínea c do inciso XIV do artigo 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Os veículos elétricos e híbridos se apresentam como alternativa viável ao uso de fonte de energia alternativa ao modelo energético de consumo dos veículos, que basicamente é dependente de uma fonte finita que é o petróleo, assim representa um futuro promissor para o transporte e a indústria automotiva o qual pode ser estabelecido sua perenidade.

Dessa forma, entendemos que a proposição em exame é oportuna e de destacado mérito, uma vez que, ao proporcionar condições para a recarga de baterias dos veículos movidos à eletricidade, cria condições para o estímulo ao mercado desse tipo de veículo no Brasil, com impacto significativo na matriz energética do país.

Diante do exposto, no que cabe a esta comissão regimentalmente analisar, nosso voto é pela APROVAÇÃO na forma do substitutivo que apresento ao Projeto de Lei nº 4.751, de 2012.

Sala da Comissão, em 30 de outubro de 2013.

Deputado ARNALDO JARDIM
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.751, DE 2012

Institui a obrigatoriedade de instalação de pontos de recarga para veículos elétricos em vias públicas e em ambientes residenciais e comerciais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As concessionárias de serviços de distribuição de energia elétrica serão obrigadas a instalar pontos de recarga de baterias de carros elétricos junto às vagas de estacionamentos públicos que venham a ser disponibilizadas para este fim pelas autoridades locais.

Parágrafo único. O órgão competente federal estabelecerá as condições de fornecimento, as tarifas aplicáveis para esta finalidade, e promoverá os necessários ajustes dos contratos de concessão das empresas distribuidoras.

Art. 2º O Poder Executivo, em consonância com as Leis 10.257, de 2001, e 10.295, de 2001, desenvolverá mecanismos que promovam a instalação, nos prédios residenciais, de tomadas para recarga de veículos elétricos nas vagas de garagens.

Art. 3º Para efeito desta Lei é definido como veículo elétrico aquele que, independente do número de rodas, é acionado por pelo menos um motor elétrico.

Parágrafo único. Para aplicação desta Lei, enquadram-se nessa definição, além dos veículos a bateria, os veículos híbridos cujas baterias também podem ser recarregadas a partir de uma tomada. Art. 4º - Os órgãos competentes federais deverão definir padrões técnicos para os pontos de abastecimento de veículos elétricos levando em consideração as constantes mudanças tecnológicas do setor, os locais em que serão instalados e as modalidades de recarga, se normal ou rápida, dentre outras que venham a ser disponibilizadas.

Art. 5º - Esta Lei passará a ter sua vigência após regulamentação do órgão técnico competente do Poder Executivo.

Art. 6º - Esta Lei entre em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 30 de outubro de 2013.

Deputado ARNALDO JARDIM
Relator

III – PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Minas e Energia, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 4.751/2012, com Substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Arnaldo Jardim.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

José Otávio Germano - Presidente, Gladson Cameli, José Rocha e Marcos Montes - Vice-Presidentes, Arnaldo Jardim, Bernardo Santana de Vasconcellos, Betinho Rosado, César Halum, Dimas Fabiano, Dudimar Paxiuba, Fátima Pelaes, Fernando Ferro, Fernando Jordão, Gabriel Guimarães, Luiz Alberto, Luiz Fernando Faria, Osmar Júnior, Ronaldo Benedet, Sandes Júnior, Vander Loubet, Wandenkolk Gonçalves, Weliton Prado, Adrian, Alexandre Santos, Alexandre Toledo, Aline Corrêa, Eliene Lima, Henrique Oliveira, Jorge Boeira, Nelson Meurer e Vitor Penido.

Sala da Comissão, em 30 de outubro de 2013.

Deputado JOSÉ OTÁVIO GERMANO
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO AO PROJETO DE LEI Nº 4.751, DE 2012

Institui a obrigatoriedade de
instalação de pontos de recarga
para veículos elétricos em vias

públicas e em ambientes residenciais e comerciais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As concessionárias de serviços de distribuição de energia elétrica serão obrigadas a instalar pontos de recarga de baterias de carros elétricos junto às vagas de estacionamentos públicos que venham a ser disponibilizadas para este fim pelas autoridades locais.

Parágrafo único. O órgão competente federal estabelecerá as condições de fornecimento, as tarifas aplicáveis para esta finalidade, e promoverá os necessários ajustes dos contratos de concessão das empresas distribuidoras.

Art. 2º O Poder Executivo, em consonância com as Leis 10.257, de 2001, e 10.295, de 2001, desenvolverá mecanismos que promovam a instalação, nos prédios residenciais, de tomadas para recarga de veículos elétricos nas vagas de garagens.

Art. 3º Para efeito desta Lei é definido como veículo elétrico aquele que, independente do número de rodas, é acionado por pelo menos um motor elétrico.

Parágrafo único. Para aplicação desta Lei, enquadram-se nessa definição, além dos veículos a bateria, os veículos híbridos cujas baterias também podem ser recarregadas a partir de uma tomada.

Art. 4º - Os órgãos competentes federais deverão definir padrões técnicos para os pontos de abastecimento de veículos elétricos levando em consideração as constantes mudanças tecnológicas do setor, os locais em que serão instalados e as modalidades de recarga, se normal ou rápida, dentre outras que venham a ser disponibilizadas.

Art. 5º - Esta Lei passará a ter sua vigência após regulamentação do órgão técnico competente do Poder Executivo.

Art. 6º - Esta Lei entre em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 30 de outubro de 2013.

Deputado José Otávio Germano
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria dos ilustres Deputados Heuler Cruvinel e Onofre Santo Agostini, prevê que as concessionárias de serviços de distribuição de energia elétrica serão obrigadas a instalar pontos de recarga de baterias de carros elétricos junto às vagas de estacionamentos públicos que venham a ser disponibilizadas para este fim pelas autoridades locais.

Para tanto, o projeto determina que o órgão competente federal estabelecerá as condições de fornecimento, as tarifas aplicáveis para esta finalidade, e promoverá os necessários ajustes dos contratos de concessão das empresas distribuidoras, no prazo de até noventa dias após a entrada da lei ora projetada.

Na justificação, os Autores defendem a proposição assinalando a necessidade de se evitar que o mercado brasileiro fique à margem das mudanças no setor de transporte urbano, notadamente quanto às inovações tecnológicas da indústria automobilística de reduzida emissão de carbono.

Inicialmente, a proposição foi apreciada, quanto ao seu mérito, pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, obtendo aprovação.

A seguir, o projeto foi examinado, também quanto ao mérito, pela Comissão de Minas e Energia, que aprovou a matéria na forma do Substitutivo apresentado pelo Relator. O Substitutivo suprime o prazo de noventa dias, estabelecendo que a lei só passará a ter vigência após regulamentação do órgão técnico competente do Poder Executivo.

A matéria, sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões, é, por fim, encaminhada a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, para que se manifeste tão somente quanto a sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, nos termos do art. 54, I, do Regimento Interno.

Conforme atesta a Secretaria da Comissão, no prazo regimental não foram apresentadas emendas.

É o Relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Ao analisar o projeto e o Substitutivo apresentado pela douta Comissão de Minas e Energia, constato que foram observados os requisitos constitucionais formais relativos à competência legislativa da União, às atribuições do Congresso Nacional e à legitimidade da iniciativa parlamentar.

No que concerne à constitucionalidade material e à juridicidade das proposições, também não vislumbro qualquer óbice ao seu regular prosseguimento.

No que tange à técnica legislativa, verifico que as proposições respeitam as normas de elaboração legislativa preconizadas pelas Leis Complementares nº 95/1998 e 107/2001.

Pelas precedentes razões, manifesto meu voto pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica do Projeto de Lei nº 4.751, de 2012, bem como do Substitutivo oferecido pela Comissão de Minas e Energia.

Sala da Comissão, em 17 de dezembro de 2013.

Deputado EDUARDO SCIARRA
Relator

Deputado DÉCIO LIMA
Relator Substituto

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 4.751/2012 e do Substitutivo da Comissão de Minas e Energia, nos termos do parecer do Relator, Deputado Eduardo Sciarra, e do Relator Substituto, Deputado Décio Lima.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Vicente Candido - Presidente, Luiz Couto, Fábio Trad e Vitor Paulo - Vice-Presidentes, Alceu Moreira, Alessandro Molon, Andre Moura, Anthony Garotinho, Antonio Bulhões, Arthur Oliveira Maia, Beto Albuquerque, Chico Alencar, Danilo Forte, Décio Lima, Delegado Protógenes, Dr. Grilo, Eduardo Sciarra, Eliseu Padilha, Esperidião Amin, Evandro Milhomen, Felipe Maia, Félix Mendonça Júnior, Iriny Lopes, João Paulo Lima, Jutahy Junior, Leonardo Picciani, Lincoln Portela, Lourival Mendes, Luiz de Deus, Luiz Pitiman, Marcelo Almeida, Marcos Rogério, Mauro Benevides, Odair Cunha, Onofre

Santo Agostini, Osmar Serraglio, Pastor Eurico, Paulo Freire, Roberto Freire, Ronaldo Fonseca, Sergio Zveiter, Vicente Arruda, Vilson Covatti, William Dib, Alberto Filho, Alexandre Leite, Arnaldo Faria de Sá, Benjamin Maranhão, Dilceu Sperafico, Edmar Arruda, Efraim Filho, Felipe Bornier, Francisco Chagas, Geraldo Simões, Jaime Martins, José Nunes, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Luciano Castro, Nelson Marchezan Junior, Oziel Oliveira, Padre João, Reinaldo Azambuja, Rodrigo de Castro, Sandro Alex e Valtenir Pereira.

Sala da Comissão, em 9 de abril de 2014.

Deputado VICENTE CANDIDO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO