

**PROJETO DE LEI Nº                   , DE 2019**

(Do Sr. NILTO TATTO)

Dispõe sobre a proibição de fabricação, comercialização e circulação de motores a combustão.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a proibição de fabricação, comercialização e circulação de veículos a combustão.

Art. 2º Ficam estabelecidas as seguintes definições para os fins desta Lei e de sua regulamentação:

I – veículo elétrico: automóvel destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até cinco pessoas, inclusive o condutor, propelido por motor elétrico, dotado de acumuladores que possam ser carregados por fonte externa de eletricidade, e que se destinem a circular nas vias públicas sem a necessidade de utilização de trilhos; e

II – veículo a combustão: automóvel destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até cinco pessoas, inclusive o condutor, propelido por motor a combustão e outros como tratores, máquinas agrícolas, caminhões, ônibus, motocicletas.

Art. 3º Ficam proibidas, em todo o território nacional, a fabricação e a comercialização de automóveis de passageiros novos equipados com motores a combustão e propelido por motor a combustão e outros como tratores, máquinas agrícolas, caminhões, ônibus, motocicletas, a partir de 1º de janeiro de 2030.

Art. 4º Fica proibida, em todo território nacional, a circulação de automóveis de passageiros equipados com motores a combustão, a partir de 1º de janeiro de 2050.

Art. 5º A autoridade competente deverá, no uso de suas atribuições legais, promover os incentivos tributários necessários à substituição gradual, até a data definida no art. 3º, dos veículos a combustão pelos veículos elétricos, efetuando:

I – a elevação gradual da alíquota de Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI incidente sobre veículos a combustão; e

II – a anulação imediata da alíquota IPI incidente sobre veículos a combustão.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

## **JUSTIFICAÇÃO**

O uso de combustíveis fósseis no transporte individual de passageiros figura entre as principais causas contemporâneas de poluição urbana. Como forma de conter parte dos efeitos deletérios do uso de combustíveis fósseis em veículos automotores, várias cidades introduziram políticas de rodízio de carros, por meio dos quais o condutor é obrigado a se abster de utilizar seu automóvel no mínimo uma vez por semana. O efeito colateral dessa medida é, em última análise, a restrição do direito de ir e vir.

O Brasil possui enorme potencial para expandir a participação de fontes renováveis e não poluentes em sua matriz energética, considerando a incidência de radiação solar e a regularidade eólica em seu território. Entretanto, ainda que se opte pelo despacho de centrais termelétricas para cobrir a expansão da demanda veicular, os balanços energético e ambiental serão mais vantajosos. Isso ocorre porque, além de altamente poluentes, os motores à combustão possuem aproveitamento energético menos eficiente do que o verificado na maior parte das centrais de geração de energia elétrica.

Uma das poucas vantagens em se manter a produção e a circulação da frota de veículos a combustão é o aproveitamento do potencial energético dos combustíveis, setor que conta com grande capacidade produtiva. Apesar disso, a demanda interna por gasolina e diesel não são integralmente supridas pela produção nacional, o que obriga o Brasil a importar esses combustíveis, impactando em nossa balança comercial. A transição para o uso de energéticos limpos no setor de transporte de passageiros pode transformar o País em exportador de combustíveis derivados de petróleo, e preparar a economia brasileira para o esgotamento dessa fonte de energia fadada a se acabar.

Apesar da ameaça de saída proferida pelo atual governo, o Brasil permanece signatário do Acordo de Paris, tratado no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre a Mudança do Clima que rege medidas de redução de

emissão de gases estufa a partir de 2020. Nesse sentido, urge ao País adotar medidas concretas para viabilizar seu enquadramento nos objetivos desse importante pacto internacional.

Importante destacar que as medidas de proibição propostas no presente projeto não constituem inovação em âmbito internacional. Nesse sentido, Holanda e Alemanha estabeleceram normas que proíbem a venda de veículos movidos a combustão, em horizonte inferior ao definido nesta proposição. Até 2030, os dois países não permitirão a venda de veículos novos movidos por fontes poluentes. Essas nações também limitaram a circulação desses veículos até 2050, permitindo que aqueles adquiridos em data prévia à da proibição de venda tenham finalizada sua vida útil.

Em passado recente, adotaram-se diversas medidas fiscais para incentivar a produção de veículos automotores no Brasil, a partir da redução de alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI. No contexto da presente proposição, esse tributo pode ser utilizado para incentivar a transição entre as fontes poluentes e não poluentes, por meio da redução das alíquotas incidentes sobre veículos elétricos e da elevação daquelas que incidem sobre os veículos a combustão.

Pelas razões expostas, solicitamos aos nobres Pares que aprovem esta proposição para viabilizar sua conversão em lei, como forma de contribuir de maneira objetiva para o aumento do uso de energias limpas em nossa matriz energética.

Sala das Sessões, em 02 de dezembro de 2019.

Deputado NILTO TATTO

2019-2872