



CÂMARA DOS DEPUTADOS

RECURSO N.º 253, DE 2017

(Do Sr. João Gualberto)

Requer que a tramitação do Projeto de Lei 8.291/17 se dê separado.

DESPACHO:

PUBLIQUE-SE. SUBMETA-SE AO PLENÁRIO.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

Sr. Presidente:

Com fundamento no Art. 142, I do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, venho a requerer a V. Exa que o Projeto de Lei 8.291/2017 tramite em separado daqueles aos quais foi apensado.

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei de Número 8.291/17 foi apensado, em 11/09/2017, ao PL 7582/17 que, por sua vez tem sua tramitação atrelada ao PL 4.086/12.

Apesar de os projetos apresentados anteriormente ao PL 8.291/17 tratarem de um tema aparentemente semelhante, ambos trazem à tona questões que dispõem sobre incentivos fiscais à produção de veículos elétricos.

O PL 8.291/17, apesar de tratar de questão correlata, não apresenta qualquer previsão de incentivo fiscal, o que justificaria, para todos os fins, que sua tramitação se dê em separado das demais.

Sala da Comissão, 19 de setembro 2017.

Deputado JOÃO GUALBERTO

PROJETO DE LEI N.º 7.582, DE 2017 **(Do Sr. Beto Rosado)**

Dispõe sobre a comercialização e a circulação, no território nacional, de automóveis de passageiros, de produção nacional ou estrangeira, equipados com motores a combustão e equipados com motores elétricos.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-4086/2012.

APRECIÇÃO:

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a comercialização e a circulação, no território nacional, de automóveis de passageiros, de produção nacional ou estrangeira, equipados com motores a combustão e equipados com motores elétricos.

Parágrafo único. Para os efeitos desta Lei considera-se:

I – automóvel de passageiro o veículo automotor subcompactos destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até cinco pessoas, inclusive o condutor; e

II – automóvel de passageiros elétrico o veículo equipado com motor elétrico para propulsão, com acumuladores elétricos 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.

Art. 2º A partir de 1º de janeiro de 2030, fica vedada, em todo o território nacional, a comercialização de automóveis de passageiros novos, de produção nacional ou estrangeira, equipados com motores a combustão, definidos no art. 1º, inciso I.

Art. 3º A partir de 1º de janeiro de 2050, fica vedada, em todo território nacional, a circulação de automóveis de passageiros, de produção nacional ou estrangeira, equipados com motores a combustão, definidos no art. 1º, inciso I.

Parágrafo único. Após a data definida no *caput*, será admitida a circulação temporária, no território nacional, de automóveis de passageiros equipados com motores a combustão emplacados no estrangeiro, durante o período em que seu proprietário, que necessariamente deve ser estrangeiro, estiver visitando o País e para colecionadores de automóveis equipados com motores a combustão emplacados conforme Resolução nº 56 do CONTRAN.

Art. 4º No exercício da faculdade de realizar revisões das alíquotas do IPI, o Poder Executivo deverá observar as condições e limites estabelecidos a seguir:

I – as alíquotas de IPI incidentes sobre automóveis de passageiros com motores a combustão deverão ser parcialmente majoradas anualmente até 31 de dezembro de 2029;

II - as alíquotas de IPI incidentes sobre automóveis de passageiros

elétricos deverão ser reduzidas anualmente até 31 de dezembro de 2029;

III – as revisões de alíquotas de IPI incidentes sobre automóveis de passageiros definidas nos incisos I e II deverão ser realizadas proporcionalmente de forma a preservar a arrecadação anual projetada para esse imposto, decorrente da comercialização de automóveis de passageiros no País, sem a realização da referida revisão de alíquotas.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Essas medidas têm como objetivos incentivar a produção, comercialização e utilização de automóveis de passageiros elétricos e, consequentemente, reduzir as emissões de poluentes, conforme acordado no Pacto Mundial sobre o Clima da Conferência de Paris, em dezembro de 2015.

Recentemente, a Holanda e a Alemanha decidiram estabelecer normas com o objetivo de vedar a venda de automóveis novos com motores à combustão a partir de 2025 e 2030, respectivamente¹. Adicionalmente, esses países definiram que os carros movidos a combustíveis fósseis vendidos anteriormente à data da citada vedação poderão circular até 2050, ou seja, por prazos compatíveis com suas vidas úteis projetadas.

Seguindo parte do exemplo vanguardista da Holanda e da Alemanha, estamos propondo o presente Projeto de Lei, que tem como objetivo promover parcialmente a conversão da frota nacional de automóveis de passageiros de uma frota composta basicamente por veículos com motores a combustão para uma frota parcial composta por veículos elétricos.

Pretendemos atingir tal objetivo estabelecendo que a venda, no Brasil, de automóveis novos compactos que empreguem motores a combustão seja vedada a partir de 1º de janeiro de 2030, estabelecendo simultaneamente uma política tributária relativa ao IPI, que promova uma transição suave do atual regime de comercialização de automóveis de passageiros que utilizam quase que exclusivamente motores a combustão para o regime que se instalará a partir de 1º de janeiro de 2030, quando veículos com motores a combustão serão parcialmente comercializados no País, sem afetar a arrecadação anual do referido tributo.

¹ Vide, por exemplo, matérias da imprensa disponíveis na Internet, nos endereços: <http://www.hypeness.com.br/2016/04/holanda-se-prepara-para-vender-apenas-carros-eletricos-em-10-anos/>, consultado em 28/04/2017; e <http://www.hypeness.com.br/2016/10/alemanha-decide-proibir-carros-a-combustao-entenda/>; consultados em 28/04/2017.

Estabelecendo tais políticas, entendemos que o Brasil estará se colocando junto à vanguarda mundial na proteção do meio ambiente, na redução da produção de gases que provocam o efeito estufa e, também, na modernização do parque industrial nacional e na geração de empregos novos e qualificados.

Sendo o objeto desta proposição matéria de relevante interesse social, ambiental e econômico, contamos com o apoio dos nobres pares para a sua rápida conversão em Lei.

Sala das Sessões, em 9 de maio de 2017.

Deputado BETO ROSADO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

RESOLUÇÃO Nº 56, DE 21 DE MAIO DE 1998

Disciplina a identificação e emplacamento dos veículos de coleção, conforme dispõe o art. 97 do Código de Trânsito Brasileiro.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e conforme o Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, resolve:

Art. 1º São considerados veículos de coleção aqueles que atenderem, cumulativamente, aos seguintes requisitos:

I - ter sido fabricado há mais de vinte anos;

II - conservar suas características originais de fabricação;

III - integrar uma coleção;

IV - apresentar Certificado de Originalidade, reconhecido pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN.

§ 1º O Certificado de Originalidade de que trata o inciso IV deste artigo atestará as condições estabelecidas nos seus inciso I a III e será expedido por entidade credenciada e reconhecida pelo DENATRAN de acordo com o modelo Anexo, sendo o documento necessário para o registro.

§ 2º A entidade de que trata o parágrafo anterior será pessoa jurídica, sem fins lucrativos, e instituída para a promoção da conservação de automóveis antigos e para a divulgação dessa atividade cultural, de comprovada atuação nesse setor, respondendo pela legitimidade do Certificado que expedir.

§ 3º O Certificado de Originalidade, expedido conforme modelo constante do Anexo desta Resolução, é documento necessário para o registro de veículo de coleção no órgão de trânsito.

Art. 2º O disposto nos artigos 104 e 105 do Código de Trânsito Brasileiro não se aplica aos veículos de coleção.

Art. 3º Os veículos de coleção serão identificados por placas dianteira e traseira, neles afixadas, de acordo com os procedimentos técnicos e operacionais estabelecidos pela Resolução 45/98 - CONTRAN.

Art. 4º As cores das placas de que trata o artigo anterior serão em fundo preto e caracteres cinza.

Art. 5º Fica revogada a Resolução 771/93 do CONTRAN.

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

RENAN CALHEIROS
Ministério da Justiça

ELISEU PADILHA
Ministério dos Transportes

LINDOLPHO DE CARVALHO DIAS - Suplente
Ministério da Ciência e Tecnologia

ZENILDO GONZAGA ZOROASTRO DE LUCENA
Ministério do Exército

LUCIANO OLIVA PATRÍCIO - Suplente
Ministério da Educação e do Desporto

GUSTAVO KRAUSE
Ministério do Meio Ambiente, Recursos Hídricos e da Amazônia Legal

BARJAS NEGRI - Suplente
Ministério da Saúde

ANEXO

(Identificação da Entidade)

CERTIFICADO DE ORIGINALIDADE

Certifico que o veículo cujas características são abaixo descritas, tendo sido examinado, possui mais de 20 anos de fabricação; é mantido como objeto de coleção; ostenta valor histórico por suas características originais; mantém pleno funcionamento os equipamentos de segurança de sua fabricação, estando apto a ser licenciado como Veículo Antigo, pelo que se expede o presente *Certificado de Originalidade*.

Veículo: marca, tipo, modelo, ano de fabricação, placa atual

(nome da cidade, sigla do Estado, data)

assinatura do responsável pela Certificação

(nome por extenso)

(qualificação junto à entidade)

(endereço e telefone da entidade)

PROJETO DE LEI N.º 8.291, DE 2017

(Do Sr. João Gualberto)

Institui a proibição sobre a produção e comercialização de automóveis de transporte de passageiros e Veículos Urbanos de Carga (VUCs), de produção nacional ou estrangeira, movidos por motores de combustão interna, e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-7582/2017. TENDO EM VISTA ESTA APENSAÇÃO, DETERMINO QUE A MATÉRIA DEVERÁ TRAMITAR TAMBÉM PELAS SEGUINTE COMISSÕES: DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS; MINAS E ENERGIA; FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54); E CONSTITUIÇÃO JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54)

APRECIACÃO:

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Esta Lei dispõe sobre a produção e comercialização, em todo o território nacional, de:

- I- automóveis de transporte de passageiros movidos por motores de combustão interna, de produção nacional ou estrangeira;
- II- automóveis de transporte de passageiros movidos por motores elétricos, de produção nacional ou estrangeira;
- III- Veículos Urbanos de Carga (VUCs), movidos por motores de combustão interna, de produção nacional ou estrangeira; e

- IV- sobre a aquisição, por parte das entidades do Poder Público, de veículos para uso exclusivo em serviço, movidos por motores elétricos.

Art. 2º - Para os efeitos desta Lei considera-se:

- I- automóvel de transporte de passageiros movido a combustão interna o veículo automotor movido por motor de combustão interna, destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até dezesseis pessoas, inclusive o condutor;
- II- automóvel de transporte de passageiros o veículo automotor movido por motor elétrico, destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até dezesseis pessoas, inclusive o condutor;
- III- Veículos Urbanos de Carga (VUCs) os veículos automotores destinados ao transporte de cargas, com capacidade para até três pessoas, inclusive o condutor, e que se enquadrem nas seguintes especificações:
 - a) Largura Máxima de 2,20m (Dois Metros e Vinte Centímetros);
 - b) Comprimento Máximo de 7,20m (Sete Metros e Vinte Centímetros);
 - c) Capacidade máxima de carga de 4.000kg (Quatro Mil Quilogramas).
- IV- Veículos para uso exclusivo em serviço quaisquer veículos automotores que se enquadrem nas especificações constantes nos incisos I, II ou III deste artigo, e que venham a ser utilizados por entes do poder público, quando do desempenho de quaisquer funções relacionadas aos objetivos e responsabilidades inerentes à administração pública.

Art. 3º - Fica proibida, a partir de 1º de janeiro de 2030, a produção e comercialização, em todo o território nacional, de automóveis de transporte de passageiros movidos a combustão interna e de Veículos Urbanos de Carga movidos por motores a combustão interna, sejam eles de produção nacional ou estrangeira.

Art. 4º - É vedada a aquisição, a partir de 1º de Janeiro de 2025, pelos entes da Administração Pública, de veículos para uso exclusivo em serviço que sejam movidos por motores de combustão interna, devendo ser respeitados os princípios constantes na Lei 8.666/93.

Parágrafo Único: Todos os entes da Administração Pública deverão regular, até 1º de Janeiro de 2020, a progressiva substituição de suas respectivas frotas por veículos movidos a motores elétricos.

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

JUSTIFICAÇÃO

1. Diversas publicações das mais renomadas instituições científicas do mundo creditam à atividade humana a responsabilidade pelas alterações climáticas que são atualmente observadas em todo o planeta.

2. Alterações nos ciclos de chuvas de diversas regiões do mundo, o visível derretimento de grandes corpos de gelo nos polos, que provoca o notório aumento do nível dos oceanos e uma maior incidência de eventos climáticos mais extremos, como grandes ondas de calor e períodos largamente estendidos de verificação de temperaturas abaixo das médias constituem notícias cada vez mais recorrentes nos noticiários do nacionais e internacionais.

3. Graças aos dados publicados pela Organização das Nações Unidas (ONU)² e constantes no Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas³ (IPCC – acrônimo proveniente da denominação em inglês “*Intergovernmental Panel on Climate Change*”), já é amplamente aceito pela comunidade científica que:

- De 1880 até o ano de 2012 a média da temperatura global teve acréscimo de 0,85° Celsius, taxa muito além do normalmente verificado para os períodos anteriores no planeta;
- A temperatura dos Oceanos aumentou e o nível médio desses mesmos corpos de água subiu em 19 centímetros, se considerado o período que se estende de 1901 até 2012. A título de exemplo, vale citar que a extensão da cobertura de gelo do Mar do Ártico foi reduzida em 1.07 milhões de km² a cada década desde 1979;
- As emissões registradas de Dióxido de Carbono tiveram um aumento de 50% desde 1990, sendo que entre os anos de 2000 e 2010, as emissões de gases intensificadores do efeito estufa registraram um acréscimo mais expressivo que o verificado nas três décadas anteriores.

4. Ainda segundo os dados apresentados, caso as emissões de gases causadores do efeito estufa mantenham-se na mesma proporção dos dias atuais, até o fim do século XXI o aumento da temperatura global excederá em 1,5° Celsius o acréscimo verificado no período compreendido entre 1850 e 1900. Caso tais projeções sejam verificadas, o derretimento dos grandes corpos de gelo, causado pelo aumento da temperatura dos mares, pode vir a provocar a elevação de até 30 centímetros no nível dos oceanos até 2065 e de até impressionantes 63 centímetros até o ano de 2100.

5. Além dos inimagináveis impactos climáticos que serão verificados e que podem impactar diretamente a economia brasileira (E.g.: aumento dos períodos de seca, prejuízo à produção agrícola causado pela alteração nos ciclos de chuva, etc.),

² <http://www.un.org/sustainabledevelopment/climate-change-2/> Acesso em 11.08.2017.

³ <http://www.ipcc.ch/> , Acesso em 11.08.2017.

o aumento do nível médio dos oceanos irá provocar imensas catástrofes às regiões litorâneas, que terão seu desenho urbano irremediável e drasticamente alterados.

6. Por mais assustador que o futuro possa vir a se apresentar, é também amplamente aceito pela comunidade científica internacional que, caso ações concretas para diminuição dos impactos negativos provocados pela atividade humana sejam imediatamente adotadas, é possível que danos maiores sejam evitados. É justamente neste contexto que o presente Projeto de Lei está inserido.

7. O Brasil registrou, em 2015, um aumento de 3,5% em suas emissões de gases estufa, se comparados os dados deste ano com os do ano anterior⁴. O aumento pode não parecer expressivo, mas se considerarmos que o nosso país é ainda uma das nações que mais contribuem com as emissões dos gases provocadores de efeito estufa, os dados passam a serem alarmantes.

8. Com vistas à drástica redução das emissões de gases causadores do efeito estufa este Projeto de Lei busca implementar práticas que se alinhem às medidas que vêm sendo incentivadas em outros países. Tais países, que atualmente são também grandes poluidores, veem no incentivo às práticas sustentáveis oportunidades únicas de melhoria do meio ambiente e de incentivo à produção tecnológica e industrial.

9. O governo da França tem se empenhado em incentivar medidas que visem a abolir a produção e venda de veículos movidos a combustíveis fósseis⁵.

10. O Reino Unido, no mesmo diapasão, tem proposto iniciativas concretas de transição de toda a sua frota de veículos para a propulsão elétrica⁶. Diversas iniciativas legislativas e de caráter institucional⁷ vêm sendo empreendidas naquele país para que as suas emissões de poluentes sejam reduzidas.

11. Na mesma esteira, os governos Alemanha^{8 9} e Holanda¹⁰ já apresentaram iniciativas e metas concretas de redução de emissão de poluentes, com especial atenção sendo dispensada às medidas que busquem incentivar o uso de veículos elétricos como alternativa palpável para os problemas de mobilidade urbana.

12. O Projeto aqui apresentado busca incentivar a aceleração das iniciativas de adoção dos veículos elétricos e a sua popularização no ambiente público brasileiro.

4 http://plataforma.seeg.eco.br/total_emission , Acesso em 11.08.2017

5 <http://www.telegraph.co.uk/news/2017/07/06/france-ban-petrol-diesel-vehicles-2040/> , Acesso em 11.08.2017.

6 <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-07-25/u-k-to-ban-diesel-and-petrol-cars-from-2040-daily-telegraph> Acesso em 09.08.2017.

7 <https://www.gov.uk/government/publications/air-quality-plan-for-nitrogen-dioxide-no2-in-uk-2017> Acesso em 07.11.2017.

8 http://www.bmub.bund.de/fileadmin/bmu-import/files/pdfs/allgemein/application/pdf/nep_09_bmu_en_bf.pdf Acesso em 10.08.2017

9 <https://www.gtai.de/GTAI/Content/EN/Invest/SharedDocs/Downloads/GTAI/Brochures/Industries/electromobility-in-germany-vision-2020-and-beyond-en.pdf?v=3> Acesso em 11.08.2017

10 <https://www.government.nl/documents/reports/2016/01/01/energy-report-transition-to-sustainable-energy> Acesso em 11.08.2017.

13. Com a exigência de que a produção nacional de veículos de passeio e de VCUs seja totalmente voltada para os automóveis elétricos, há que se alcançar bons resultados em um período de tempo extremamente razoável. A indústria nacional poderia, com um plano bem estruturado de investimentos, adaptar-se integralmente às exigências da Lei.

14. O sucesso de empresas automobilísticas totalmente voltadas à produção de veículos elétricos, como a Tesla Motors, e o anúncio feito por tradicionais montadoras, como a sueca Volvo, que passará a produzir, já no curto prazo, somente automóveis elétricos, mostram que a tecnologia para a consecução de tais objetivos já existe e é economicamente viável.

15. Além disso, tal iniciativa daria às entidades de pesquisa nacionais uma grande oportunidade de desenvolvimento de tecnologias sustentáveis, em parceria com as montadoras multinacionais instaladas no Brasil. Tais medidas incentivariam o desenvolvimento técnico-científico brasileiro e, certamente, têm grande potencial de geração de empregos em nosso país.

16. Por fim, vale ressaltar a exigência, constante neste Projeto, de que, a partir de 2025, todas as licitações para aquisições de veículos para uso da Administração Pública sejam de veículos movidos a energia elétrica. Atendendo-se aos dispositivos e aos princípios da Lei 8.666/93, essa mudança de atitude dos entes públicos serviria, seguramente, como um bom exemplo à população brasileira.

17. Ante todo o exposto e tendo-se em vista a urgência da implementação de mudanças consistentes e efetivas em prol do meio ambiente, faz-se necessária a aprovação, por esta Casa, deste Projeto.

Sala de Sessões, 16 de agosto de 2017.

Deputado JOÃO GUALBERTO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 8.666, DE 21 DE JUNHO DE 1993*

Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Seção I
Dos Princípios**

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais sobre licitações e contratos administrativos pertinentes a obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações e locações no âmbito dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. Subordinam-se ao regime desta Lei, além dos órgãos da Administração direta, os fundos especiais, as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Art. 2º As obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações, concessões, permissões e locações da Administração Pública, quando contratadas com terceiros, serão necessariamente precedidas de licitação, ressalvadas as hipóteses previstas nesta Lei.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, considera-se contrato todo e qualquer ajuste entre órgãos ou entidades da Administração Pública e particulares, em que haja um acordo de vontade para a formação de vínculo e a estipulação de obrigações recíprocas, seja qual for a denominação utilizada.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
