



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.397-B, DE 2021 **(Do Sr. Leonardo Gadelha)**

Altera a Lei nº 10.233, de 2001, para dispor sobre isenção de tarifa de pedágio para veículos elétricos; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. FELIPE RIGONI); e da Comissão de Finanças e Tributação, pela não implicação da matéria em aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária; e, no mérito, pela rejeição (relator: DEP. FELIPE RIGONI).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD); E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIACÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Finanças e Tributação:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. LEONARDO GADELHA)

Altera a Lei nº 10.233, de 2001, para dispor sobre isenção de tarifa de pedágio para veículos elétricos.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para dispor sobre isenção de tarifa de pedágio para veículos elétricos.

Art. 2º O art. 26 da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte § 7º:

“Art. 26.

§ 7º Após decorrido um ano da data a partir da qual este dispositivo tiver passado a vigorar, os editais de licitação para a concessão de via rodoviária que forem publicados deverão prever isenção da tarifa de pedágio para veículos elétricos.”
(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Temos acompanhado o desenvolvimento de diversas tecnologias que contribuem para a preservação ambiental. O motor elétrico automotivo certamente promove ganhos para a sociedade, tendo em vista que diminui a emissão de poluentes atmosféricos, e seu incentivo se coaduna com os objetivos da Política Nacional sobre Mudança do Clima, instituída pela Lei nº 12.187, de 2009. Outro aspecto ambientalmente relevante é o fato de os níveis de ruído serem muito inferiores aos gerados pelos motores de combustão



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leonardo Gadelha
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218286638000>



interna, e pode auxiliar na diminuição da poluição sonora em grandes centros urbanos.

No que concerne às emissões, em todo o mundo, faz-se necessário a adoção de medidas para induzir a diminuição do uso de combustíveis fósseis e, para isso, o incremento da frota de veículos elétricos têm papel fundamental. O Congresso vem buscando aprovar medidas nesse sentido e devemos destacar a edição da Lei nº 13.755, de 2018, que cria o Programa Rota 2030. A norma, ao criar benefícios fiscais, busca o aumento da eficiência energética de veículos comercializados no País.

Não obstante o mérito da norma, certamente não será uma única lei a responsável por alterar nossa realidade. A difusão da nova tecnologia requer esforço conjunto de todos os entes federativos. Em nível estadual, vários Estados já zeraram a alíquota do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e outros concedem descontos.

Propomos, neste projeto de lei, mais uma medida para impulsionar o uso de veículos elétricos. Por meio da isenção das tarifas de pedágio em rodovias federais, ampliam-se os estímulos para a compra desses veículos. Nesse ponto, vale destacar que o benefício também está relacionado à justa compensação aos cidadãos que emitem menos poluentes e menores níveis de ruído em nossas vias.

Não há dúvidas de que proposta aqui apresentada irá contribuir para impulsionar o uso dos veículos elétricos e promover melhorias no sentido de se obter um meio ambiente ecologicamente equilibrado.

Sendo o que se tinha a dizer, pede-se o apoio da Casa a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado LEONARDO GADELHA

2021-6711



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Leonardo Gadelha
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218286638000>



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 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....
CAPÍTULO VI
DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES
TERRESTRE E AQUAVIÁRIO
.....

Seção II
Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestres
.....

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

I - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros; [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)*](#)

II - autorizar o transporte de passageiros, realizado por empresas de turismo, com a finalidade de turismo;

III - autorizar o transporte de passageiros, sob regime de fretamento;

IV - promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, bem como organizar e manter um registro nacional de transportadores rodoviários de cargas;

V - habilitar o transportador internacional de carga;

VI - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros;

VII - fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização e das cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços ou de concessão para exploração da infra-estrutura.

VIII - autorizar a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)*](#)

IX - dispor sobre os requisitos mínimos a serem observados pelos terminais rodoviários de passageiros e pontos de parada dos veículos para a prestação dos serviços disciplinados por esta Lei. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)*](#)

§ 1º (VETADO)

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do *caput* deste artigo, a ANTT promoverá a compatibilização da tarifa do pedágio

com as vantagens econômicas e o conforto de viagem proporcionados aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado, bem como a utilização de sistema tarifário que guarde maior proporcionalidade com o trecho da via efetivamente utilizado. ([Parágrafo com redação dada pela Lei nº 14.157, de 1º/6/2021](#))

§ 3º A ANTT articular-se-á com os governos dos Estados para o cumprimento do disposto no inciso VI do *caput*, no tocante às rodovias federais por eles já concedidas a terceiros, podendo avocar os respectivos contratos e preservar a cooperação administrativa avençada.

§ 4º O disposto no § 3º aplica-se aos contratos de concessão que integram rodovias federais e estaduais, firmados até a data de publicação desta Lei.

§ 5º Os convênios de cooperação administrativa, referidos no inciso VII do *caput*, poderão ser firmados com órgãos e entidades da União e dos governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 6º No cumprimento do disposto no inciso VII do *caput*, a ANTT deverá coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados.

Seção III

Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias; ([Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013](#))

LEI Nº 12.187, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2009

Institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima - PNMC e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Esta Lei institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima - PNMC e estabelece seus princípios, objetivos, diretrizes e instrumentos.

Art. 2º Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por:

I - adaptação: iniciativas e medidas para reduzir a vulnerabilidade dos sistemas naturais e humanos frente aos efeitos atuais e esperados da mudança do clima;

II - efeitos adversos da mudança do clima: mudanças no meio físico ou biota resultantes da mudança do clima que tenham efeitos deletérios significativos sobre a composição, resiliência ou produtividade de ecossistemas naturais e manejados, sobre o funcionamento de sistemas socioeconômicos ou sobre a saúde e o bem-estar humanos;

III - emissões: liberação de gases de efeito estufa ou seus precursores na atmosfera numa área específica e num período determinado;

IV - fonte: processo ou atividade que libere na atmosfera gás de efeito estufa, aerossol ou precursor de gás de efeito estufa;

V - gases de efeito estufa: constituintes gasosos, naturais ou antrópicos, que, na atmosfera, absorvem e reemitem radiação infravermelha;

VI - impacto: os efeitos da mudança do clima nos sistemas humanos e naturais;

VII - mitigação: mudanças e substituições tecnológicas que reduzam o uso de recursos e as emissões por unidade de produção, bem como a implementação de medidas que reduzam as emissões de gases de efeito estufa e aumentem os sumidouros;

VIII - mudança do clima: mudança de clima que possa ser direta ou indiretamente atribuída à atividade humana que altere a composição da atmosfera mundial e que se some àquela provocada pela variabilidade climática natural observada ao longo de períodos comparáveis;

IX - sumidouro: processo, atividade ou mecanismo que remova da atmosfera gás de efeito estufa, aerossol ou precursor de gás de efeito estufa; e

X - vulnerabilidade: grau de suscetibilidade e incapacidade de um sistema, em função de sua sensibilidade, capacidade de adaptação, e do caráter, magnitude e taxa de mudança e variação do clima a que está exposto, de lidar com os efeitos adversos da mudança do clima, entre os quais a variabilidade climática e os eventos extremos.

LEI Nº 13.755, DE 10 DE DEZEMBRO DE 2018

Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil; institui o Programa Rota 2030 - Mobilidade e Logística; dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas; e altera as Leis nºs 9.440, de 14 de março de 1997, 12.546, de 14 de dezembro de 2011, 10.865, de 30 de abril de 2004, 9.826, de 23 de agosto de 1999, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 8.383, de 30 de dezembro de 1991, e 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, e o Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I

DOS REQUISITOS OBRIGATÓRIOS E DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS PARA A COMERCIALIZAÇÃO E PARA A IMPORTAÇÃO DE VEÍCULOS NOVOS NO PAÍS

Seção I

Dos Requisitos Obrigatórios

Art. 1º O Poder Executivo federal estabelecerá requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos classificados nos códigos 87.01 a 87.06 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (Tupi), aprovada pelo Decreto nº 8.950, de 29 de dezembro de 2016, relativos a:

I - rotulagem veicular;

II - eficiência energética veicular; e

III - desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção.

§ 1º A fixação dos requisitos previstos nos incisos I, II e III do *caput* deste artigo considerará critérios quantitativos e qualitativos, tais como o número de veículos comercializados ou importados, o atingimento de padrões internacionais e o desenvolvimento de projetos.

§ 2º O cumprimento dos requisitos de que trata o *caput* deste artigo será comprovado perante o Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, que definirá os

termos e os prazos de comprovação e emitirá ato de registro dos compromissos.

§ 3º O disposto no *caput* deste artigo não exime os veículos da obtenção prévia do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT) e do código de marca-modelo-versão do veículo do Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam), do Departamento Nacional de Trânsito do Ministério das Cidades, e da Licença para Uso da Configuração de Veículo ou Motor (LCVM), do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

§ 4º Na fixação dos requisitos de que trata este artigo, será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido aos bens similares de origem nacional.

Art. 2º O Poder Executivo federal poderá reduzir as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para os veículos de que trata o *caput* do art. 1º desta Lei em:

I - até dois pontos percentuais para os veículos que atenderem a requisitos específicos de eficiência energética; e

II - até um ponto percentual para os veículos que atenderem a requisitos específicos de desempenho estrutural associado a tecnologias assistivas à direção.

§ 1º Observado o disposto no § 2º, a redução de alíquota de que trata o inciso II do *caput* poderá ser concedida somente ao veículo cuja alíquota de IPI aplicável já tenha sido reduzida, nos termos do inciso I do *caput* deste artigo, em, no mínimo, um ponto percentual.

§ 2º O somatório das reduções de alíquotas de que tratam os incisos I e II do *caput* deste artigo fica limitado a dois pontos percentuais.

§ 3º Na redução de alíquotas de que trata este artigo, será concedido aos bens importados tratamento não menos favorável que o concedido aos bens similares de origem nacional.

§ 4º Os veículos híbridos equipados com motor que utilize, alternativa ou simultaneamente, gasolina e álcool (*flexibe fuel engine*) devem ter uma redução de, no mínimo, três pontos percentuais na alíquota do IPI em relação aos veículos convencionais, de classe e categoria similares, equipados com esse mesmo tipo de motor.

.....
.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.397, DE 2021

Altera a Lei Nº 10.233, de 2001, para dispor sobre isenção de tarifa de pedágio para veículos elétricos.

Autor: Deputado LEONARDO GADELHA

Relator: Deputado FELIPE RIGONI

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do Deputado Leonardo Gadelha, objetiva isentar de tarifa de pedágio todos os veículos elétricos. Tal isenção seria operacionalizada através de inserção de dispositivo na Lei Nº 10.233, de 2001, especificamente no art. 26 deste diploma que trata sobre as atribuições específicas da ANTT relativamente ao transporte rodoviário.

A inserção de dispositivo no art. 26 da lei destina-se a dicção de que os futuros editais de licitação da ANTT relativos à concessão rodoviária deverão contemplar isenção de tarifa de pedágio para veículos elétricos. Em sua proposta, o autor relata que tal isenção corrobora com os ideais da Política Nacional sobre Mudança do Clima.

Além disso, expõe que o incentivo é corresponde às medidas mundiais para diminuição do uso de combustíveis fósseis e consequente alavancagem da frota de veículos elétricos. Ademais, ressalta que esta proposta é apenas um componente de diversos esforços estatais que devem ser efetuados a fim de se impulsionarem as compras desses veículos, alegando que o benefício é compensação estatal aos cidadãos que emitem menos poluentes e menores ruídos nas vias.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213233002400>

O projeto de lei em epígrafe vem a esta Comissão por força do art. 32, XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD). Na sequência, também se pronunciará a Comissão de Finanças e Tributação (Mérito e art. 54 do RICD). Por fim, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá se manifestar quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta.

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões (art. 24, II do RICD) e encontra-se em regime de tramitação ordinária. No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Trata-se de louvável proposta legislativa que visa alterar a “Lei orgânica” dos transportes aquaviário e terrestre, com vistas a alavancagem do uso de veículos elétricos. A diversificação da matriz de transportes brasileira e seus combustíveis é indispensável, tanto da ótica concorrencial, como do viés sustentável, além de outras externalidades positivas advindas desta diversificação.

Vê-se que, em nosso estoque legislativo-jurídico, tais iniciativas de mudanças na matriz energética não são essencialmente inovadoras. Cita-se, por exemplo, a relevante Lei N° 13.576/2017, que dispõe sobre o marco regulatório do RenovaBio, que visa aumentar o uso de biocombustíveis na matriz energética brasileira, constituindo robusta e efetiva política de Estado, que é implementada pelos diversos órgãos de controle.

Ainda, ressalta-se que o Brasil é país signatário do acordo climático de Paris. Dessa maneira, é evidente que o Estado brasileiro e suas instituições observam a diversificação das fontes energéticas como importante tópico de discussão e interação estatal. Por essas razões, constata-se um salto na frota de veículos eletrificados no país, sendo o ano de 2019 o de maior



destaque, período em que as vendas cresceram mais de 200%, como relatado no Anuário brasileiro da mobilidade elétrica¹.

Sabendo disso, em que pese estes movimentos do Estado brasileiro com vistas à diversificação da matriz energética, não se entende que a isenção de tarifa de pedágios em rodovias irá necessariamente gerar incentivos à compra de veículos elétricos. Ainda, lembra-se que novas isenções de pedágio estão sendo implementadas, como a isenção para motocicletas e similares em rodovias federais², fato que contribui para a não concessão de mais uma isenção de tarifa para certo segmento.

Além disso, não nos escapa que a isenção de tarifa de pedágio para certo segmento de veículos acarreta aumento de preços de pedágio aos não isentos da tarifa, o que provoca quebra de isonomia na fruição dos serviços rodoviários. Dessa forma, reconhecendo a louvável intenção da proposta, de diversificação dos veículos brasileiros, entende-se que esta heterogeneidade deve ser promovida pelos naturais movimentos de mercado e pela atratividade comercial dos veículos elétricos, não dependendo, assim, de política de Estado que institua incentivo à compra destes.

Nesses termos, votamos pela **rejeição** do Projeto de Lei N° 2.397/2021.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado **FELIPE RIGONI**
Relator

1 Anuário - [link](#)

2 Portaria MINFRA 104/2021 - Estabelece a diretriz de política pública de isenção de cobrança de tarifa de pedágio para as motocicletas nos projetos de concessão de infraestrutura rodoviária federal que se encontram em fase interna de licitação - [link](#)

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213233002400>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.397, DE 2021

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.397/2021, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Felipe Rigoni.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Carlos Chiodini - Presidente, Hugo Leal e Jaqueline Cassol - Vice-Presidentes, Abou Anni, Acácio Favacho, Alcides Rodrigues, Alexandre Leite, Bosco Costa, Bozzella, Charles Evangelista, Christiane de Souza Yared, Coronel Tadeu, Denis Bezerra, Fábio Henrique, Fábio Ramalho, Gelson Azevedo, Gonzaga Patriota, Henrique do Paraíso, Isnaldo Bulhões Jr., José Medeiros, Leônidas Cristino, Lucas Gonzalez, Luiz Antônio Corrêa, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Ottaci Nascimento, Paulo Guedes, Paulo Vicente Caleffi, Ricardo da Karol, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Vaidon Oliveira, Vanderlei Macris, Alencar Santana Braga, Cezinha de Madureira, Clarissa Garotinho, Daniel Trzeciak, Delegado Pablo, Domingos Sávio, Eli Corrêa Filho, Evair Vieira de Melo, Felipe Rigoni, Juarez Costa, Marcos Soares, Ricardo Barros, Rodrigo Coelho, Roman, Tito, Vicentinho Júnior, Vinicius Carvalho e Zé Neto.

Sala da Comissão, em 28 de setembro de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214418406700>



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.397, DE 2021

Altera a Lei Nº 10.233, de 2001, para dispor sobre isenção de tarifa de pedágio para veículos elétricos.

Autor: Deputado LEONARDO GADELHA

Relator: Deputado FELIPE RIGONI

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do Deputado Leonardo Gadelha, objetiva isentar de tarifa de pedágio todos os veículos elétricos. Tal isenção seria operacionalizada através de inserção de dispositivo na Lei Nº 10.233, de 2001, especificamente no art. 26 deste diploma que trata sobre as atribuições específicas da ANTT relativamente ao transporte rodoviário.

A inserção de dispositivo no art. 26 da lei destina-se a dicção de que os futuros editais de licitação da ANTT relativos à concessão rodoviária deverão contemplar isenção de tarifa de pedágio para veículos elétricos. Em sua proposta, o autor relata que tal isenção corrobora com os ideais da Política Nacional sobre Mudança do Clima.

Além disso, expõe que o incentivo é corresponde às medidas mundiais para diminuição do uso de combustíveis fósseis e consequente alavancagem da frota de veículos elétricos. Ademais, ressalta que esta proposta é apenas um componente de diversos esforços estatais que devem ser efetuados a fim de se impulsionarem as compras desses veículos, alegando que o benefício é compensação estatal aos cidadãos que emitem menos poluentes e menores ruídos nas vias.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219287038700>

O projeto de lei em epígrafe foi despachado às Comissões de Viação e Transportes, onde obteve parecer pela rejeição, Finanças e Tributação (Mérito e art. 54 do RICD) e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 do RICD).

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões (art. 24, II do RICD) e encontra-se em regime de tramitação ordinária. No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cabe à Comissão de Finanças e Tributação, antes de imiscuir-se no exame de mérito, a apreciação do projeto quanto à sua compatibilidade ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual, quando houver aspectos financeiros e orçamentários públicos de quaisquer proposições que importem aumento ou diminuição da receita ou despesa pública, conforme o art. 32, X, alínea “h” e art. 53, II, do Regimento Interno, além de Norma Interna da CFT, que “estabelece procedimentos para o exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira”, aprovada em 29 de maio de 1996.

A aludida Norma, no art. 1º, § 1º, alínea “a”, define como compatível “a proposição que não conflite com as normas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias, da lei orçamentária anual e demais disposições legais em vigor” e como adequada “a proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual”.

Efetuados estes breves esclarecimentos quanto à adequação e compatibilidade orçamentária e financeira de projetos legislativos, constata-se que não existem dispositivos no Projeto de Lei N° 2.397/2021 que implicam aumento de despesa ou redução de receitas públicas, uma vez que se trata de dispositivo que impõe à futura concessionária (ente privado) dever positivo



quanto à isenção de pedágios, não dispondo formas de patrocínio ou compensação da União, razão pela qual a manifestação desta Comissão quanto ao aspecto da compatibilidade é dispensada.

Relativo ao mérito, trata-se de louvável proposta legislativa que visa alterar a “Lei orgânica” dos transportes aquaviário e terrestre, com vistas a alavancagem do uso de veículos elétricos. A diversificação da matriz de transportes brasileira e seus combustíveis é indispensável, tanto da ótica concorrencial, como do viés sustentável, além de outras externalidades positivas advindas desta diversificação.

Como relatei o projeto de lei em epígrafe na Comissão de Viação e Transportes, tomo a iniciativa de transcrever parte de meu voto pela rejeição, quanto ao mérito:

“Vê-se que, em nosso estoque legislativo-jurídico, tais iniciativas de mudanças na matriz energética não são essencialmente inovadoras. Cita-se, por exemplo, a relevante Lei N° 13.576/2017, que dispõe sobre o marco regulatório do RenovaBio, que visa aumentar o uso de biocombustíveis na matriz energética brasileira, constituindo robusta e efetiva política de Estado, que é implementada pelos diversos órgãos de controle.

Ainda, ressalta-se que o Brasil é país signatário do acordo climático de Paris. Dessa maneira, é evidente que o Estado brasileiro e suas instituições observam a diversificação das fontes energéticas como importante tópico de discussão e interação estatal. Por essas razões, constata-se um salto na frota de veículos eletrificados no país, sendo o ano de 2019 o de maior destaque, período em que as vendas cresceram mais de 200%, como relatado no Anuário brasileiro da mobilidade elétrica¹.

Sabendo disso, em que pese estes movimentos do Estado brasileiro com vistas à diversificação da matriz energética, não se entende que a isenção de tarifa de pedágios em rodovias irá necessariamente gerar incentivos à compra de veículos elétricos. Ainda, lembra-se que novas isenções de pedágio estão sendo



¹ Anuário - [link](#)

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219287038700>

implementadas, como a isenção para motocicletas e similares em rodovias federais², fato que contribui para a não concessão de mais uma isenção de tarifa para certo segmento.

Além disso, não nos escapa que a isenção de tarifa de pedágio para certo segmento de veículos acarreta aumento de preços de pedágio aos não isentos da tarifa, o que provoca quebra de isonomia na fruição dos serviços rodoviários. Dessa forma, reconhecendo a louvável intenção da proposta, de diversificação dos veículos brasileiros, entende-se que esta heterogeneidade deve ser promovida pelos naturais movimentos de mercado e pela atratividade comercial dos veículos elétricos, não dependendo, assim, de política de Estado que institua incentivo à compra destes.”

Dessa forma, na ótica da admissibilidade, voto pela não implicação financeira ou orçamentária da matéria, razão pela qual não cabe pronúncia desta Comissão quanto à compatibilidade e adequação orçamentária e financeira. No mérito, voto pela **rejeição** do PL 2.397/2021.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado **FELIPE RIGONI**
Relator

² Portaria MINFRA 104/2021 - Estabelece a diretriz de política pública de isenção de cobrança de tarifa de pedágio para as motocicletas nos projetos de concessão de infraestrutura rodoviária federal que se encontram em fase interna de licitação - [link](#)

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felipe Rigoni

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219287038700>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 2.397, DE 2021

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela não implicação da matéria em aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 2.397/2021; e, no mérito, pela rejeição, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Felipe Rigoni, contra o voto do Deputado Enio Verri.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Júlio Cesar - Presidente, Sidney Leite e Alê Silva - Vice-Presidentes, André Janones, Capitão Alberto Neto, Eduardo Bismarck, Eduardo Cury, Enio Verri, Fábio Mitidieri, Fausto Pinato, Fernando Monteiro, Gilberto Abramo, Heitor Freire, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Mário Negromonte Jr., Marlon Santos, Osires Damaso, Sanderson, Tia Eron, Tiago Dimas, Alexandre Leite, Bruna Furlan, Celso Maldaner, Christino Aureo, Elias Vaz, Evair Vieira de Melo, Gilberto Nascimento, Jerônimo Goergen, Kim Katagui, Luis Miranda, Márcio Labre, Merlong Solano, Paulo Ganime, Reginaldo Lopes, Ricardo Barros e Sergio Toledo.

Sala da Comissão, em 10 de novembro de 2021.

Deputado JÚLIO CESAR
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júlio Cesar
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213615339100>

