



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.129, DE 2022

(Do Sr. Marreca Filho)

Dispõe acerca da instalação de pontos de recarga para veículos elétricos em estacionamentos públicos, prédios residenciais e comerciais e postos revendedores de combustíveis automotivos.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-3197/2019.

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

(Do Sr. MARRECA FILHO)

Dispõe acerca da instalação de pontos de recarga para veículos elétricos em estacionamentos públicos, prédios residenciais e comerciais e postos revendedores de combustíveis automotivos.

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 veículos 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, na forma do regulamento.

Art. 2º O Poder Executivo, em consonância com as Leis nº 10.257, de 2001, e nº 10.295, de 2001, desenvolverá mecanismos que promovam a instalação, nos prédios residenciais e comerciais, de tomadas para recarga de veículos elétricos nas vagas de garagens.

Art. 3º Os postos revendedores de combustíveis automotivos deverão instalar, de acordo com o regulamento, no mínimo, um ponto de recarga de baterias de veículos elétricos.

Art. 4º Para efeito desta Lei é definido como veículo elétrico aquele que, independentemente 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. 5º Os órgãos competentes federais deverão definir padrões técnicos para os pontos de recarga de veículos elétricos levando em consideração as 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. 6º 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 milhares de 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 ao 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 e 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, as montadoras de veículos já oferecem grande número de modelos de veículos elétricos no mercado e a sua comercialização cresce rapidamente. De acordo com a Associação Brasileira do Veículo Elétrico, o Brasil emplacou 4.073 veículos leves eletrificados em junho de 2022,



totalizando 20.427 no primeiro semestre do ano. Desse total de emplacamentos em junho, 1.012 foram veículos híbridos *plug-in* (PHEV), com carregamento externo. Por sua vez, 1.089 emplacamentos nesse mês foram de veículos 100% elétricos a bateria (BEV), que se destacaram também no semestre, superando o total de vendas do segmento de todo no ano de 2021. Segundo a entidade, foi mantida a curva de crescimento exponencial observada nos últimos dois anos, em contraste com a retração do conjunto do mercado automobilístico doméstico.

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 10.257, de 2001 (Estatuto das Cidades), na parte de Diretrizes Gerais, inciso IV do artigo 3º, traz a seguinte diretriz: “transporte e mobilidade urbana, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público”. Desse modo, cabe ao legislador federal também atuar nessa seara; e este Projeto de Lei vem ao encontro da necessidade de se criar meios mais sustentáveis de transporte nas cidades brasileiras.

No Estado da Califórnia, nos Estados Unidos, vigora lei (2019 California Green Building Standards Code) que exige, nas novas construções e reformas relevantes, a adequação ao carregamento de veículos elétricos. Na cidade de Nova Iorque, muitos empreendedores imobiliários estão construindo infraestrutura necessária aos pontos de abastecimento para veículos elétricos, mesmo ainda não havendo lei local nesse sentido. A ideia é evitar problemas, devido a um número expressivo da frota que já são elétricos. 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 extração de petróleo na camada pré-sal no Brasil e na costa africana, os maiores consumidores de hidrocarboneto querem reduzir seu consumo para diminuir significativamente as emissões dos gases de efeito estufa. 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 de de 2022.

Deputado MARRECA FILHO



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 10.257, 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. 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 melhoria das condições habitacionais, de saneamento básico, das calçadas, dos passeios públicos, do mobiliário urbano e dos demais espaços de uso público; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*
 - IV - instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)*
 - 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.

Art. 3º Os fabricantes e os importadores de máquinas e aparelhos consumidores de energia são obrigados a adotar as medidas necessárias para que sejam obedecidos os níveis máximos de consumo de energia e mínimos de eficiência energética, constantes da regulamentação específica estabelecida para cada tipo de máquina e aparelho.

§ 1º Os importadores devem comprovar o atendimento aos níveis máximos de consumo específico de energia, ou mínimos de eficiência energética, durante o processo de importação.

§ 2º As máquinas e aparelhos consumidores de energia encontrados no mercado sem as especificações legais, quando da vigência da regulamentação específica, deverão ser recolhidos, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, pelos respectivos fabricantes e importadores.

§ 3º Findo o prazo fixado no § 2º, os fabricantes e importadores estarão sujeitos às multas por unidade, a serem estabelecidas em regulamento, de até 100% (cem por cento) do preço de venda por eles praticados.

Art. 4º O Poder Executivo desenvolverá mecanismos que promovam a eficiência energética nas edificações construídas no País.

Art. 5º Previamente ao estabelecimento dos indicadores de consumo específico de energia, ou de eficiência energética, de que trata esta Lei, deverão ser ouvidas em audiência pública, com divulgação antecipada das propostas, entidades representativas de fabricantes e importadores de máquinas e aparelhos consumidores de energia, projetistas e construtores de edificações, consumidores, instituições de ensino e pesquisa e demais entidades interessadas.

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

Brasília, 17 de outubro de 2001; 180º da Independência e 113º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

José Jorge

Pedro Parente

FIM DO DOCUMENTO
