



PROJETO DE LEI Nº , de 2023
(Do Sr. AMOM MANDEL)

Estabelece incentivos fiscais e sociais para a promoção da mobilidade elétrica e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece incentivos fiscais e sociais para a promoção da mobilidade elétrica, como um instrumento para o desenvolvimento urbano e ambiental de que tratam o inciso XX do art. 21, o inciso VI do art. 23 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando contribuir para a redução das emissões de gases de efeito estufa e promover o uso de veículos de baixas emissões.

Art. 2º Para fins desta Lei, considera-se:

I - mobilidade elétrica: conjunto de tecnologias, estratégias e políticas que visam viabilizar o uso de veículos elétricos, desde a geração e armazenamento de energia elétrica até a sua distribuição e utilização para o deslocamento urbano e rodoviário;

II - veículo elétrico: veículo que é totalmente movido a eletricidade armazenada em uma bateria ou outro dispositivo de armazenamento de energia elétrica;

III - veículo híbrido: veículo que utiliza dois ou mais sistemas de propulsão diferentes, como um motor a combustão interna e um motor elétrico, e é capaz de operar com ambos os sistemas de propulsão em uso combinado ou separado, sendo comprovadamente menos poluente que o veículo convencional movido a combustível fóssil;

IV - veículo de baixa emissão: veículo que emite menos dióxido de carbono (CO₂) e outros poluentes em comparação com veículos convencionais similares movidos a combustível fóssil;

LexEdit





* C D 2 3 6 4 7 7 2 3 7 7 0 0

V - veículo movido a hidrogênio: tecnologia de propulsão de veículos que utiliza hidrogênio como combustível e oxigênio do ar para produzir eletricidade através de uma reação química;

VI - veículo do transporte rodoviário de carga: transporte de mercadorias, bens e materiais em veículos automotores rodoviários;

VII - tecnologia limpa: tecnologia que ajuda a reduzir as emissões de poluentes atmosféricos;

VIII - infraestrutura de recarga: instalações para carregamento de veículos elétricos, como estações de carregamento;

IX - pontos de recarga de acesso público: instalações de carregamento para veículos elétricos que estão disponíveis para uso público;

X - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público.

CAPÍTULO II

DOS OBJETIVOS, DIRETRIZES E RESPONSABILIDADES

Art. 3º O objetivo desta Lei é contribuir para a redução das emissões de gases de efeito estufa no setor de transportes e promover o uso de veículos de baixas emissões, reduzindo os efeitos nocivos da poluição do ar na saúde pública e no meio ambiente, a fim de alcançar um desenvolvimento sustentável.

Art. 4º Esta Lei estabelece medidas para incentivar a utilização de veículos com baixas emissões de poluentes e promover a produção e a comercialização desses veículos, bem como para promover o desenvolvimento e o uso de combustíveis alternativos e tecnologias de propulsão limpas.

Art. 5º Os objetivos desta Lei devem ser alcançados por meio de esforços coordenados entre a União, os Estados, o Distrito Federal, os Municípios, a indústria e outros atores relevantes.





§ 1º A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios devem assumir a liderança na implementação desta Lei e adotar as medidas necessárias para alcançar seus objetivos.

§ 2º As empresas e os indivíduos devem contribuir para a consecução dos objetivos desta Lei, agindo de maneira responsável e em conformidade com as disposições desta Lei e de outros regulamentos e regras aplicáveis.

Art. 6º A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios deverão:

I - promover a mobilidade elétrica e outras formas de transporte sustentável, e priorizar o transporte público e o transporte não motorizado;

II - criar programas de incentivo para a instalação de pontos de recarga de acesso público em locais estratégicos, facilitando o acesso e a utilização de veículos elétricos, movidos a hidrogênio ou outra tecnologia limpa;

III - estabelecer metas progressivas de substituição dos veículos do transporte coletivo das frotas estaduais e municipais movidos a combustível fóssil por veículos elétricos ou movidos a hidrogênio, observadas as metas gerais definidas nesta Lei;

IV - conceder reduções na cobrança de pedágios e tarifas de balsas e ferrys para veículos elétricos, movidos a hidrogênio ou outra tecnologia limpa, visando incentivar o uso desses veículos;

V - conceder benefícios fiscais às empresas que substituírem as frotas movidas a combustível fóssil por veículos elétricos, movidos a hidrogênio ou outra tecnologia limpa;

VI - promover a adoção do gás natural como um recurso para facilitar a transição energética na mobilidade urbana e no transporte rodoviário de cargas;

VII - realizar parcerias com empresas privadas para a implantação de políticas públicas e projetos de infraestrutura voltados para a mobilidade elétrica;



* C D 2 3 6 4 7 7 2 3 7 7 0 0 * LexEdit



VIII - promover ações educativas que incluam o debate sobre a importância da mobilidade elétrica e da adoção de meios de transporte inovadores e mais sustentáveis.

CAPÍTULO III

DOS INCENTIVOS

Art. 7º É concedida a redução do Imposto de Importação:

I - de cinquenta por cento, nas importações de maquinário, equipamentos, ferramentas e outros instrumentos imprescindíveis à instalação de fábricas de veículos elétricos, híbridos e movidos a hidrogênio, por empresas nacionais ou estrangeiras situadas no País;

II - de cinquenta por cento, nas importações de peças, equipamentos, aparelhos e instrumentos, a serem utilizadas na montagem e manutenção de veículos elétricos, híbridos e movidos a hidrogênio, por empresas nacionais ou estrangeiras situadas no País;

III - de cinquenta por cento, nas importações de veículos elétricos, híbridos e movidos a hidrogênio, por empresas nacionais ou estrangeiras situadas no País;

IV - de cinquenta por cento, nas importações de peças, equipamentos, aparelhos e instrumentos, a serem utilizadas na implantação da infraestrutura de recarga para veículos elétricos, híbridos e movidos a hidrogênio, por empresas nacionais ou estrangeiras situadas no País;

Parágrafo único. Ficam isentas do pagamento do imposto de importação, nas operações previstas neste artigo, as empresas nacionais e estrangeiras situadas na Amazônia Legal, de acordo com o art. 2º da Lei Complementar nº 124/2007.

Art. 8º Ficam isentas do Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro ou relativas a Títulos ou Valores Mobiliários (IOF), nas operações de financiamento para a aquisição de peças, equipamentos, aparelhos e instrumentos a serem utilizadas na fabricação e montagem de





veículos elétricos, híbridos e movidos a hidrogênio, e na implantação da infraestrutura de recarga, as empresas nacionais ou estrangeiras situadas no País.

Art. 9º São reduzidas a zero as alíquotas da contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda de veículos elétricos e movidos a hidrogênio, por empresas nacionais ou estrangeiras situadas no País.

Art. 10. Os veículos elétricos e movidos a hidrogênio deverão possuir um símbolo que facilite sua identificação para assegurar os seguintes incentivos sociais:

I - o estacionamento gratuito nos espaços públicos;

II - o acesso, em todas as áreas de estacionamento aberto ao público, de uso público ou privado de uso coletivo e em vias públicas, a vagas reservadas, devidamente identificadas, no percentual mínimo de 10% do total, para veículos elétricos ou movidos a hidrogênio, salvo quando o número de vagas for inferior à quantidade mínima prevista para as vagas reservadas à pessoa idosa ou com deficiência.

Art. 11. Os veículos elétricos e movidos a hidrogênio receberão o desconto de 50% no valor cobrado em pedágios nas rodovias federais, estaduais e municipais, públicas ou privadas.

§ 1º Os contratos de concessão das rodovias concedidas à iniciativa privada deverão ser ajustados para que a redução estabelecida no caput deste artigo possa ser aplicada.

§ 2º O desconto previsto no caput desse artigo somente será aplicado aos veículos elétricos e movidos a hidrogênio equipados com motor de cilindrada não superior a 2.000 cm³.

CAPÍTULO IV

DO TRANSPORTE COLETIVO

LexEdit
CD236477237700*





Art. 12. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios deverão promover a transição de todos os veículos do transporte público coletivo movidos a combustível fóssil por veículos elétricos, movidos a hidrogênio ou outra tecnologia limpa até 2030.

§ 1º Para fins do disposto neste artigo, equipara-se à energia limpa o gás natural, enquanto estratégia de transição energética nas frotas do transporte coletivo estadual e municipal.

§ 2º Fica vedada a contratação ou a renovação de contratos públicos para a realização do transporte coletivo com empresas públicas ou privadas que não possuam, no mínimo, 10% da frota composta por veículos elétricos, movidos a hidrogênio ou outra tecnologia limpa.

§ 3º As empresas contratadas para a realização do transporte coletivo deverão, no processo licitatório, apresentar um projeto de substituição gradativa da frota que compatibilize a frota totalmente limpa até o ano de 2030.

CAPÍTULO V DO TRANSPORTE DE CARGA RODOVIÁRIO

Art. 13. As pessoas físicas ou jurídicas que atuem no transporte de carga rodoviário deverão substituir os veículos movidos a combustível fóssil por veículos elétricos, movidos a hidrogênio ou outra tecnologia limpa até 2030.

§ 1º Para fins do disposto neste artigo, equipara-se à energia limpa o gás natural, enquanto estratégia de transição energética nas frotas do transporte coletivo estadual e municipal.

§ 2º O prazo estabelecido no caput deste artigo poderá ser prorrogado por ato do Poder Executivo, caso sejam verificadas dificuldades técnicas, operacionais ou econômicas na substituição de veículos até a data estabelecida.

§ 3º O Poder Executivo poderá conceder incentivos fiscais e financeiros para as pessoas físicas e jurídicas que se adequarem às





disposições desta Lei, visando a redução dos custos e a promoção da adoção de veículos de baixa emissão.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 14. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios deverão elaborar e executar políticas para a expansão da infraestrutura de recarga de veículos elétricos, movidos a hidrogênio ou outra tecnologia nas rodovias federais e estaduais e nas suas vias públicas, no âmbito das respectivas competências.

Art. 15. Os benefícios fiscais concedidos nos art. 7º, 8º e 9º desta Lei aplicam-se às peças, equipamentos, maquinário e outras ferramentas adquiridas para a realização de pesquisas científicas relacionadas ao desenvolvimento de tecnologia voltada para os veículos elétricos, híbridos e movidos a hidrogênio, por instituições de ensino e cursos devidamente reconhecidos pelo Ministério da Educação.

Art. 16. Fica estabelecido que a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios são obrigados a adquirir ou contratar, preferencialmente, frotas de veículos elétricos, movidos a hidrogênio ou outra tecnologia limpa para o transporte de pessoal.

§ 1º A aquisição ou contratação de frotas de veículos de baixa emissão deverá ser realizada de forma gradual, com o objetivo de substituir completamente as frotas movidas a combustível fóssil até 2030.

§ 2º Os órgãos e entidades da administração pública federal, estadual, distrital e municipal deverão incluir, no processo de licitação para a aquisição ou contratação de frotas de veículos, critérios que favoreçam a escolha de veículos de baixa emissão.

Art. 17. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão conceder incentivos fiscais e sociais para outras tecnologias limpas





relacionadas à mobilidade urbana, sem prejuízo dos benefícios estabelecidos nesta Lei.

Art. 18. O não cumprimento das disposições desta Lei sujeitará o órgão ou entidade responsável às sanções previstas em lei.

Art. 19. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil se depara com questões complexas no âmbito da mobilidade urbana, com ênfase no transporte público, que é caracterizado pela utilização de frotas de veículos movidos a diesel, os quais são considerados obsoletos e contribuem significativamente para a poluição atmosférica. Nesse contexto, o objetivo desta Lei é contribuir para a redução das emissões de gases de efeito estufa e outros poluentes prejudiciais à saúde pública e ao meio ambiente, e, assim, ajudar a alcançar as metas de redução de emissões estabelecidas pelo Brasil, bem como as metas estabelecidas pelos Acordos Internacionais dos quais o Brasil é signatário.

De acordo com o Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas por Veículos Automotores Rodoviários de 2020, realizado pelo Ministério do Meio Ambiente, a frota de veículos rodoviários é responsável por cerca de 11,4% das emissões totais de gases de efeito estufa no Brasil. Já o setor de transporte urbano é responsável por cerca de 5,5% das emissões totais. Ressalta-se que a frota brasileira de automóveis cresceu 50,5%, a de ônibus 41,6% e a de caminhões 30,9% entre 2010 e 2019, segundo a Confederação Nacional do Transporte. Nos próximos anos, a expectativa é que a quantidade de veículos continue a crescer no Brasil, e, consequentemente, que as emissões de gases de efeito estufa do setor de transportes continuem a aumentar nas próximas décadas.

Essa problemática implica em uma série de desafios que precisam ser enfrentados, como a necessidade de modernização dos meios de

LexEdit
CD236477237700





transporte utilizados e a adoção de políticas públicas que incentivem a utilização de fontes de energia mais limpas e sustentáveis. Assim, a substituição de veículos movidos a combustíveis fósseis por veículos elétricos, híbridos e movidos a hidrogênio se apresenta como uma alternativa para reduzir a emissão de gases de efeito estufa e combater as mudanças climáticas. Além disso, a promoção de estratégias de transição energética é fundamental para que o país avance em sua matriz energética.

A substituição da frota do transporte coletivo por veículos elétricos é um desejo conhecido de várias cidades brasileiras e de várias empresas, contudo, os preços dos ônibus e dos carros elétricos ainda não são competitivos no País. O Brasil possui uma das maiores cargas tributárias para veículos elétricos do mundo, o que pode ser um dos fatores que dificultam a expansão do mercado de carros elétricos. Por esta razão, a implementação de incentivos para veículos elétricos, híbridos e movidos a hidrogênio pode trazer benefícios significativos para a economia e o meio ambiente.

A concessão de incentivos fiscais é uma das formas mais utilizadas pelos países para atrair a instalação de fábricas em seus territórios e diversos países já adotaram medidas semelhantes de incentivo à mobilidade elétrica. Países como Noruega, Holanda e França já possuem legislações que concedem incentivos significativos para veículos elétricos. Na Noruega, por exemplo, os proprietários de veículos elétricos são isentos de impostos de importação e circulação, além de terem direito a estacionamentos gratuitos, pedágios reduzidos e outras vantagens. Essas medidas têm contribuído para que a Noruega tenha uma das maiores taxas per capita de veículos elétricos do mundo.

Nos Estados Unidos, é oferecido um crédito fiscal de até US\$ 7.500 para a compra de veículos elétricos. No Canadá, é possível obter um reembolso de até CAD\$ 5.000 para a aquisição de um veículo elétrico. Portanto, é imprescindível que o Brasil adote medidas similares de incentivo à mobilidade elétrica, para que possamos acompanhar a tendência mundial e colher os benefícios socioambientais e econômicos que essa transição pode





trazer. É importante que o Brasil atraia a atenção da comunidade internacional como um território favorável para a instalação de novas fábricas de veículos elétricos, impulsionando o desenvolvimento de toda uma cadeia produtiva, gerando novas oportunidades de negócios e beneficiando toda a sociedade.

Os incentivos fiscais e sociais para veículos elétricos, híbridos e movidos a hidrogênio podem ser uma forma eficaz de acelerar a transição para um transporte mais limpo e sustentável no país. A redução de impostos e taxas, estacionamentos gratuitos e outras medidas podem tornar esses veículos mais acessíveis e atraentes para os consumidores brasileiros.

Os benefícios fiscais e sociais também podem incentivar a expansão da infraestrutura de recarga de veículos elétricos e a produção de energia limpa no país. A instalação de estações de recarga é fundamental para a popularização dos veículos elétricos e sua utilização em longas viagens. Além disso, a produção de energia limpa, como a solar e a eólica, pode ser utilizada para abastecer os veículos elétricos e reduzir ainda mais as emissões de gases de efeito estufa.

Destaca-se que os veículos elétricos, híbridos e com células de combustível são mais eficientes em termos de consumo de energia e apresentam menor custo operacional em comparação com os veículos movidos a combustíveis fósseis. Essa eficiência energética também reduz a dependência do país em relação aos combustíveis importados, o que pode ajudar a reduzir o déficit na balança comercial.

A substituição da frota de veículos também traz benefícios sociais importantes, como a redução da poluição do ar, melhoria da qualidade de vida da população e redução dos custos com saúde pública. A redução da poluição do ar pode diminuir a incidência de doenças respiratórias, como asma e bronquite, além de reduzir o risco de doenças cardiovasculares e câncer. Com isso, haverá uma melhoria na qualidade de vida da população e uma redução dos custos com saúde pública.

LexEdit
* C D 2 3 6 4 7 7 2 3 7 7 0 0 *





É importante ressaltar que o projeto de lei não se restringe apenas a benefícios fiscais, mas também inclui medidas de incentivo à pesquisa e desenvolvimento de tecnologias de mobilidade limpa e à criação de campanhas de conscientização e educação para a população sobre os benefícios da mobilidade elétrica.

Portanto, a promoção de incentivos fiscais e sociais para a aquisição de veículos elétricos, híbridos e movidos a hidrogênio é fundamental para estimular o desenvolvimento tecnológico do setor automotivo no Brasil, incentivando a fabricação e a comercialização desses veículos. Além disso, esses incentivos podem contribuir para a redução das emissões de gases de efeito estufa no setor de transporte, o que é crucial para o cumprimento das metas climáticas assumidas pelo país.

Sala das Sessões, em _____ de 2023.

Deputado AMOM MANDEL

