



PARECER Nº

, DE 2021

Da COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO SUSTENTÁVEL, CIÊNCIA, TECNOLOGIA, MEIO AMBIENTE E TURISMO ao PROJETO DE LEI nº 454, de 2019, que "institui diretrizes para a Política de Mobilidade Elétrica do Distrito Federal, e dá outras providências"

AUTOR: Deputado DELMASSO
RELATORA: Deputada JÚLIA LUCY

I – RELATÓRIO

Submete-se à análise desta Comissão de Desenvolvimento Sustentável, Ciência, Tecnologia, Meio Ambiente e Turismo - CDESTCMAT, o Projeto de Lei (PL) nº 1.240, de 2016, que "institui diretrizes para a Política de Mobilidade Elétrica do Distrito Federal, e dá outras providências"

No dia 02 de abril de 2020, a CTMU protocolou o Substitutivo, de autoria do deputado Roosevelt Vilela (relator), juntamente com o parecer pela aprovação do PL. Na sequência, no dia 01 de junho, em reunião extraordinária remota, o parecer – CTMU foi aprovado na forma do Substitutivo e não do texto original.

De acordo com o disposto no art. 1º do PL, a política visa a organização, ao acesso e ao exercício das atividades relacionadas à mobilidade elétrica, bem como às diretrizes destinadas à criação de uma rede piloto de mobilidade elétrica e de incentivos à utilização de veículos elétricos.

O art. 3º da proposição estabelece uma relação de conceitos e o art. 4º, as diretrizes da futura política de mobilidade elétrica.

Por sua vez, o art. 5º trata dos incentivos destinados ao fortalecimento da mobilidade elétrica no Distrito Federal. Entre os incentivos, encontram-se benefícios fiscais, reserva de vagas em estacionamento, instalação de postos de recarga, normas e licenciamento facilitados para implantação de infraestruturas e compartilhamento de veículos.

Por fim, os arts. 6º e 7º tratam das costumeiras cláusulas de regulamentação e vigência.

Em Justificação, autor do Substitutivo esclarece que o texto tem por propósito instituir diretrizes, medidas de fomento e conceitos iniciais com vistas à instituição de uma política de mobilidade elétrica e, desse modo, estimular a adoção de meios de transporte inteligentes, ambientalmente adequados e econômicos no âmbito do Distrito Federal. Trata-se, então, de iniciativa legislativa oportuna e conveniente e que corrobora os esforços mencionados.

A apresentação do Substitutivo, como esclarece o parlamentar, refere-se à adequação do glossário de termos às definições aceitas pela legislação nacional, a fim de que não haja desconpassos. É preciso, ainda, estabelecer as diretrizes de maneira objetiva, de sorte que

venham a servir como balizadoras da futura política. Ressalta que é necessário ampliar o rol de estímulos à política e reforçar sua vinculação à redução de emissões e aos compromissos assumidos pelo Brasil junto a organismos internacionais.

O projeto de lei foi distribuído à Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana – CTMU, onde foi aprovado na forma do Substitutivo, e a esta Comissão de Desenvolvimento Econômico Sustentável, Ciência, Tecnologia, Meio Ambiente e Turismo – CDESCTMAT, para análise de mérito, além da Comissão de Constituição e Justiça – CCJ, para análise de admissibilidade. No prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o breve relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Conforme disposto no art. 69-B, I, alíneas *g* e *k*, do Regimento Interno, compete à Comissão de Desenvolvimento Econômico Sustentável, Ciência, Tecnologia, Meio Ambiente e Turismo analisar, quanto ao mérito, proposições referentes ao desenvolvimento econômico sustentável, proteção do meio ambiente e controle da poluição, entre outros.

A matéria trata da implantação de uma política de mobilidade elétrica no Distrito Federal, com destaque para os veículos elétricos. As vendas de carros elétricos alcançaram o patamar de 2.1 milhões de unidades globais em 2019, o que proporcionou o aumento do estoque de carros em 7.2 milhões de unidades. Os carros elétricos representam 2.6% das vendas globais de carros, sendo registrado ano a ano um aumento de 40%. Os progressos tecnológicos na eletrificação de ônibus e caminhões avançam rapidamente e o mercado para esses veículos cresce significativamente. Concomitantemente, políticas arrojadas de estímulo ao lançamento de veículos elétricos têm sido anunciadas nos principais mercados nos últimos anos. Veículos elétricos, incluindo os apenas com bateria e os híbridos, têm ganho êxito e suporte devido aos múltiplos benefícios para o meio ambiente, a saúde e o bem estar social.

Depois de entrarem no mercado comercial na primeira metade da década, as vendas dos veículos dispararam. Calcula-se que haja em torno de 7.2 milhões de veículos elétricos circulando nas rodovias em todo mundo. O número é expressivo, quando vemos que em 2010, o número não ultrapassava 17.000 carros^[1].

Outros meios de transporte elétricos, como os de micromobilidade elétrica (*Electric microbilty*) tem expandido desde que surgiram em 2017, como as scooters (*e-scooters*), bicicletas elétricas e “*electric mopeds*”, que estão disponíveis em mais de 50 países.

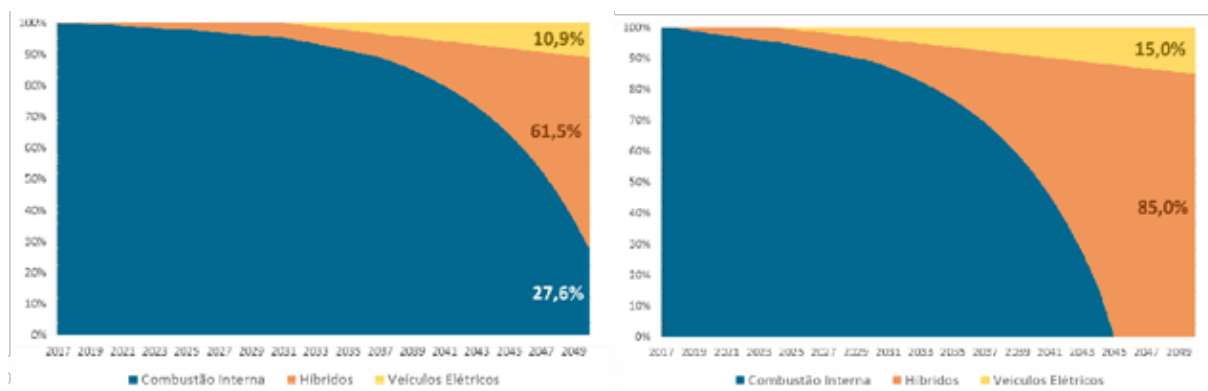
O uso dessa categoria de transporte está estabelecido não apenas pelas projeções de redução das fontes não renováveis de energia, mas também pelos múltiplos benefícios envolvidos, entre os quais:

- Eficiência energética: “EVs” são três vezes mais eficientes do que os convencionais veículos movidos a combustão. O fato aumenta o potencial desse tipo de energia ser utilizada em frotas de veículos de passageiros ou cargas em rodovias.
- Segurança energética: Reduz a dependência de outras fontes de combustíveis.
- Poluição do ar: A poluição do ar é reduzida, especialmente em áreas urbanas, onde a população está mais exposta aos poluentes prejudiciais à saúde.
- Emissões de GEE (gases de efeito estufa). Incremento da mobilidade elétrica em associação com o contínuo aumento da geração elétrica de baixo carbono induz à significativa redução da emissão de GEE.
- Redução de Barulho: os veículos elétricos são mais silenciosos do que os veículos à combustão. Contribuem significativamente para a redução de barulho.
- Desenvolvimento industrial: veículos elétricos tem potencial para facilitar a redução dos custos em tecnologia de baterias. Baterias com custos menores e possibilidade de serem reaproveitadas são um dos aspectos principais para a estratégia de sucesso da indústria automotiva de veículos elétricos.

No Brasil, O Plano Nacional de Energia 2050 – PNE 2050[2] foi formulado pela Empresa de Pesquisa Energética, em conjunto com o Ministério de Minas e Energia – MME. O documento orienta a formulação de estratégia de expansão da oferta de energia econômica e sustentável. A proposta contribui para a recuperação do processo de planejamento energético nacional.

No Cenário Desafio da Expansão do PNE 2050, é clara a trajetória de maior eletromobilidade. O aumento do uso de veículos leves, segundo as projeções, será impulsionado após 2030, com substituição total dos veículos movidos à combustão interna na década de 2050 (Fig.1). A mudança está vinculada aos arranjos legais e regulatórios adequados, políticas públicas consistentes e incentivos significativos para a adoção da eletromobilidade.

Figura 1. Diferentes cenários de eletrificação da frota de veículos leves: hibridização progressiva e maior eletromobilidade.



O Cenário A considera uma trajetória modesta da eletromobilidade no Brasil, na qual há uma dinâmica de coexistência de veículos a combustão interna e híbridos (com vantagem para combustão devido às faixas de preços da maior parte dos modelos) e de resiliência robusta dos modelos à combustão em relação aos híbridos e aos elétricos.

Outro aspecto não menos importante refere-se à necessidade de infraestrutura específica para abastecimento de veículos elétricos. É necessário que as estruturas de recarga conciliem a implantação, a padronização de locais específicos para esta finalidade, além de regras de acesso, limite de tempo de recarga, procedimentos regulatórios e políticas para o comércio no mercado de distribuição.

Outro ponto que deve ser considerado é a padronização da interface do veículo com a rede de eletricidade que forma adaptável, preferentemente ao padrão internacional.

Observa-se, contudo, que as questões das mudanças climáticas e da poluição nas grandes cidades, associadas às questões econômicas importantes tem servido de força-motriz para diversos países imprimirem esforços na superação destes desafios. Nesse sentido, a tecnologia das baterias pode lograr ganhos de desempenho e ampliar a viabilidade econômica em determinados nichos de mercado ainda na década de 2030, o que promoveria uma redução do preço dos veículos e maior penetração ao redor do globo.

No Brasil, além das questões citadas, o preço final do veículo, a infraestrutura de recarga e a regulação do uso da energia elétrica também serão relevantes. O PNE 2050 prevê que a eletrificação na frota brasileira ocorrerá por meio de veículos híbridos.

Dentre as políticas federais de transporte atuais com impacto na perspectiva de evolução do consumo de energia do setor de transportes, destacam-se:

1. **Plano Setorial de Transporte e de Mobilidade Urbana para Mitigação e Adaptação à Mudança do Clima (PSTM):** O PSTM foi determinado pelo Decreto nº 7.390, de 2010, que regulamenta a Política Nacional sobre Mudança do Clima e é parte da

estratégia brasileira de mitigação e adaptação às mudanças climáticas. O Plano Setorial tem como objeto os sistemas modais de transporte interestadual de cargas e passageiros e transporte público urbano.

2. **Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)** - Lei 12.587/2012, que dá prioridade aos meios de transporte não motorizados e ao transporte público coletivo, além da integração entre os modos e serviços de transporte urbano. A Lei também impõe que municípios com população acima de 20 mil habitantes desenvolvam seus planos de mobilidade urbana.

No Distrito Federal, a Lei Distrital n. 4.566, de 2011 estabelece o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal, abarcando as diretrizes e políticas estratégicas para a gestão dos transportes sem, contudo, determinar critérios específicos para mobilidade elétrica. Por sua vez, a Lei n. 6.458, de 2019, que orienta a Política Distrital de Incentivo à Mobilidade Ativa, trata do uso de bicicletas, patinetes e veículos similares não poluentes sem referir-se aos elétricos, com exceção do art. 10, que é relativo aos patinetes elétricos.

Assim, cresce a consciência de que o modelo energético baseado em combustíveis fósseis é finito e elevam-se as preocupações com as mudanças climáticas provocadas pelas emissões de gases do efeito estufa (GEE) e os malefícios à saúde da população. À medida que o Governo do Distrito Federal se empenha na implementação de políticas públicas que estimulem o uso e a aquisição de veículos elétricos, alinha-se às ações nacionais e globais de redução do uso de energia não renováveis e de implantação de tecnologias e pesquisa de sistemas de propulsão eficientes em energia.

Dessa perspectiva, analisando o Substitutivo apresentado pela Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana, entende-se que o texto atende aos requisitos de mérito, além do atributo da novidade, que nada mais é do que o poder de inovar o ordenamento jurídico, ou seja, estabelecer novos direitos e obrigações aos indivíduos.

Sugere-se a proposição seja encaminhada para a Comissão de Orçamento e Finanças - CEOF para a análise de mérito da matéria, uma vez que envolve incentivos fiscais.

Diante do exposto, manifestamos voto pela **APROVAÇÃO** do PL nº 454, de 2019, na forma do **Substitutivo** aprovado pela Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana.

Sala das Comissões, em de de 2021.

Deputada JÚLIA LUCY

Relatora

[1] Global EV Outlook. (2020). Entering the decade of electric drive?

[2] BRASIL. Ministério de Minas e Energia. Plano Nacional de Energia 2050. Brasília: MME: EPE, 2020. Disponível em <https://www.epe.gov.br/pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/Plano-Nacional-de-Energia-2050>



Documento assinado eletronicamente por **JULIA LUCY MARQUES ARAUJO - Matr. 00153**, Deputado(a) Distrital, em 27/09/2021, às 16:05, conforme Art. 22, do Ato do Vice-Presidente nº 08, de 2019, publicado no Diário da Câmara Legislativa do Distrito Federal nº 214, de 14 de outubro de 2019.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:

http://sei.cl.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0

Código Verificador: **0552003** Código CRC: **5AA60BDC**.

00001-00020883/2020-06

0552003v4