



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
GABINETE DO DEPUTADO ROOSEVELT VILELA - GAB. 14



PARECER Nº _____, DE 2020

Da COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA sobre o 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

Relator: Deputado ROOSEVELT VILELA

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 454, de 2019, versa sobre a instituição de *diretrizes para a política de mobilidade elétrica do Distrito Federal e dá outras providências*.

Conforme dispõe o art. 1º da proposição, a política aplica-se à *organização, acesso e exercício das atividades relacionadas à mobilidade elétrica, bem como as regras destinadas à criação de uma rede piloto de mobilidade elétrica e de incentivos à utilização de veículos elétricos*.

O art. 2º estabelece um rol de conceitos e o art. 3º, as diretrizes que pautarão a futura política de mobilidade elétrica. O art. 4º reúne algumas medidas destinadas a assegurar a mobilidade elétrica distrital. Por fim, os arts. 5º e 6º tratam das cláusulas de regulamentação e vigência, com destaque para a obrigatoriedade de o Poder Executivo estabelecer *a organização, o acesso e o exercício das atividades relacionadas à mobilidade elétrica e de incentivos para a utilização de veículos elétricos, bem como as regras para a criação de uma rede piloto de mobilidade elétrica*.

O autor assevera, em Justificação, que o Projeto de Lei tem por escopo 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.

Ressalta que há uma tendência mundial pela inserção de veículos elétricos nos sistemas de mobilidade, medida fundamental, dadas as questões ambientais, em especial a redução da emissão de gases do efeito estufa (GEE). Relata o exemplo da Suíça, um dos países que mais investe no setor, e as iniciativas de montadoras para incremento do número de veículos no mercado.

Informa que a Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL regulamentou o fornecimento de energia para recarga de veículos leves, o que permitiu aos empreendedores (postos de combustíveis,

distribuidoras e centros comerciais, p.ex.) instalarem estabelecimentos de recarga (*eletropostos*), que já podem ser vistos em diversas rodovias brasileiras.

Por derradeiro, o autor assevera que a proposição representa uma discussão inicial para a criação de uma política para o setor, que envolva fomento, estratégias e ações necessárias para alinhar o Distrito Federal às novas tendências mundiais de proteção ambiental. Realça que a proposição se harmoniza com o ordenamento jurídico em vigor e conclama os pares a sua aprovação.

O projeto foi distribuído a esta Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana - CTMU e à 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

Nos termos do art. 69-D, inciso I, do Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal, compete à Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana analisar e emitir parecer sobre o mérito de proposições que versam sobre *transportes individuais e privados, transporte urbanos, ordenação e exploração dos serviços de transporte*.

Ao contrário do que grande parte das pessoas imagina, a tecnologia que move os veículos elétricos é bastante antiga, remontando a meados do século XIX. Os primeiros veículos elétricos começaram a ser desenvolvidos praticamente ao mesmo tempo dos motores de combustão interna, por volta de 1880, e em 1903, a cidade de Nova York dispunha de uma frota formada por veículos a vapor (53%), veículos a combustão (20%) e veículos elétricos (20%). Naquele período, entretanto, o petróleo era bastante abundante e a eletricidade estava restrita a poucas localidades, exigindo elevados custos de infraestrutura de distribuição (postes, cabos, transformadores, dispositivos de interrupção e proteção de circuitos elétricos). Os veículos a combustão passaram a contar com uma produção em série e logo se tornaram a metade do preço dos veículos elétricos, o que prejudicou a criação de um mercado viável. Durante a crise do petróleo, nos anos de 1970, o preço disparou, abrindo caminho para a oferta de incentivos dos governos para a promoção de tecnologia alternativas, o que possibilitou o ressurgimento dos veículos elétricos como alternativa.

Atualmente, 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). O mundo, cada vez mais, investe em desenvolvimento e pesquisa em sistemas de propulsão eficientes em energia (veículos puramente elétricos e híbridos plug-in).

Segundo dados da Empresa de Pesquisa Energética - EPE, empresa pública vinculada ao Ministério das Minas e Energia, a frota de veículos leves, no Brasil, chegará a aproximadamente a 129 milhões de unidades até o ano de 2050, sendo que desses, aproximadamente, 11,9 milhões (cerca de 9%) serão veículos elétricos.

O Brasil comprometeu-se, no âmbito do Acordo de Paris, celebrado em 2015, a reduzir as emissões de gases de efeito estufa (GEE) em 37% até o ano de 2025, chegando a 43% em 2030, tendo como referência o ano de 2005. Grande parte das emissões ocorre pelo crescimento do número de veículos individuais, devido ao crescimento econômico. Projeta-se uma elevação das emissões em virtude do crescimento da população mundial – de 6.6 bilhões para 9.8 bilhões em 2050 – acompanhada do incremento no número de veículos em circulação – de 700 milhões para 2 bilhões.

O investimento em sistemas energéticos mais eficientes, sobretudo no transporte público, auxiliará o Brasil na redução de suas emissões. Embora o mercado de veículos elétricos e híbridos ainda seja bastante modesto no país, há uma forte tendência à ampliação. Em 2018, foi registrada uma expansão nas vendas de carros elétricos, entretanto os números mostram que ainda estamos na fase inicial de utilização da tecnologia elétrica, com apenas 9 mil veículos licenciados até julho de 2018, segundo dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA.

A nível mundial, a indústria de carros elétricos registrou um aumento de 1 milhão de veículos comercializados em 2017, destacando-se a China, que impulsionou metade das vendas, e a Noruega, que representa o maior mercado mundial, onde 39% dos veículos novos são elétricos. Estima-se que até 2040, 33% da frota global e 55% dos veículos novos comercializados sejam elétricos.

Diante do conjunto de benefícios ambientais, econômicos e à saúde pública, oferecidos com a introdução de veículos elétricos, em substituição gradual à frota de motores a combustão, há diversas iniciativas para o fortalecimento da mobilidade elétrica no Brasil, desde incentivos econômicos e fiscais (redução de impostos para aquisição de veículos elétricos, em virtude de seu elevado preço em comparação aos motores de combustão, p.ex.) até subsídios ao setor (em virtude do elevado custo das baterias, p. ex., que representam entre 30% e 50% do preço final do veículo), passando, também, por iniciativas privadas e iniciativas legislativas, estas últimas visando à criação dos pré-requisitos para um uso mais efetivo dos sistemas elétricos.

A alíquota do imposto sobre produtos industrializados (IPI) era de 25% (até o final de 2018), mesmo percentual cobrado dos veículos a gasolina acima de 2 mil cilindradas (veículos 2.0), menos eficientes e mais poluentes. O Governo Federal iniciou, em novembro de 2018, o programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística, visando a incentivar as tecnologias automotivas no país, oportunidade em que reduziu o IPI sobre veículos elétricos, em patamares que oscilam entre 7% e 20%, a depender do modelo.

A Câmara de Comercio Exterior (CAMEX), do Ministério da Economia, por meio da Resolução nº 97/2015, reduziu a alíquota do imposto de importação (II) de 35% para 0%, 2%, 4%, 5% e 7%, a depender do modelo do veículo. Já a Resolução nº 27/2016 zerou a alíquota de II para automóvel destinado ao transporte de mercadorias de tração, puramente elétrico.

Ao todo, sete Estados brasileiros (Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco, Sergipe e Rio Grande do Sul) aprovaram isenção do imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA) sobre veículos elétricos e outros três (Mato Grosso do Sul, São Paulo e Rio de Janeiro) aprovaram reduções no imposto. Há projeto em tramitação no Paraná para zerar o imposto e em Brasília, o governo promete enviar projeto a esta Casa para zerar o ICMS, que hoje é de 18%, por um período de cinco anos.

Quanto a incentivos não econômicos ou fiscais, veículos elétricos não estão sujeitos ao rodízio aplicado pelo município de São Paulo (Lei nº 9.690/1997), que já opera um programa de compartilhamento de carros elétricos desde 2019. A cidade de Campinas, que já dispõe de alguns eletropostos, planeja a criação de uma "área livre de circulação de veículos a combustão".

O município de Curitiba aprovou lei que autoriza a reserva de vagas de estacionamento preferencial e a instalação de postos para recarga de veículos em locais públicos (Lei Municipal nº 14.826, de 2016 – política municipal de incentivo ao uso de carros elétricos ou movido a hidrogênio). Além disso, projeta, ainda para 2020, viabilizar, em parceria com a montadora Renault, um programa de compartilhamento de carros elétricos e a reserva de vagas exclusivas para esses veículos em estacionamentos públicos, além da ampliação dos pontos de recarga e o financiamento da compra de taxis elétricos.

Em Brasília circulam ônibus elétricos desde 2018, apresentados durante o Fórum Mundial da Água. Além disso, há um programa, iniciado em 2019, que disponibiliza carros elétricos compartilhados para servidores públicos do governo. Em Belém, os ônibus elétricos estão em

circulação desde 2017.

Ainda quanto a incentivos, a ANEEL publicou a Resolução Normativa nº 819, de 2018, que estabelece os procedimentos para a realização de atividades de recarga pública de veículos elétricos no Brasil. A norma permite a recarga de veículos elétricos de propriedade distinta do titular da unidade consumidora, inclusive para fins de exploração comercial da energia, a preços livremente negociados. Trata-se de um importante estímulo para que a iniciativa privada atue com segurança no mercado de recarga de carros elétricos, medida essencial para a viabilização da mobilidade elétrica no país.

Por sua vez, a iniciativa privada, por meio das empresas EDP (distribuidora de eletricidade), BMW (montadora de automóveis) e Electric Mobility Brasil (eletropostos) inaugurou o primeiro projeto com estações de recarga rápida em 6 postos da Rodovia Presidente Dutra (BR-116). A eletrovia compreende mais de 400 km entre São Paulo e Rio de Janeiro, com intervalo médio de 100 km entre cada eletroposto, 3 no sentido SP-RJ e mais 3 no trecho RJ-SP.

O Brasil não conta com um plano global para o desenvolvimento da mobilidade elétrica, de sorte a estabelecer diretrizes nacionais para a expansão do seguimento no país, que possa orientar a ação de Estados e Municípios. Entretanto, o tema vem sendo estudado por meio de um grupo de trabalho (GT 7) integrado por ministérios, empresas públicas, agências reguladoras, associações, sindicatos, centros de pesquisa e universidades, desde 2017. O Grupo vem estudando seis temas: 01 – Viabilidade Econômica e Planejamento: financiamento, tributação, incentivos, renovação de frota, acordos internacionais; 02 – Acumuladores: rotas tecnológicas, reciclagem, recursos minerais, pesquisa e desenvolvimento (P&D) e plano de desenvolvimento industrial; 03 – Infraestrutura e Regulamentação de Energia: incentivos, padronização, interoperabilidade, regulamentação de energia; 04 – Regulamentação de Produto: segurança veicular, certificação, homologação, desempenho e eficiência energética; 05 – Cadeia Produtiva e Capacitação Profissional: modelos de negócio, capacitação, P&D e inovação, formação profissional, logística; 06 – Leves e Levíssimos: categorização, normatização, autorização para conduzir ciclomotor, comparação de emissões.

A Câmara dos Deputados, por sua vez, chegou a discutir dois projetos sobre o tema: Projeto de Lei nº 3.895/2012 (revenda varejista de eletricidade para abastecimento de veículo automotor elétrico ou híbrido) e Projeto de Lei nº 65/2014 (obrigatoriedade de instalação de pontos de recarga para veículos elétricos em vias públicas e em ambientes residenciais e comerciais), entretanto ambos encontram-se arquivados. Houve, ademais, o lançamento, em 2018, de uma Frente Parlamentar Mista em Defesa da Eletromobilidade, que, entretanto, não apresentou resultados concretos.

As iniciativas narradas são apenas exemplos de um conjunto maior de propostas que vêm sendo debatidas, neste momento, no Brasil. O tema, não há dúvida, vem ganhando enorme relevância e repercussão, a partir de uma multiplicidade de ações que envolvem pesquisa e desenvolvimento de tecnologias, projetos, investimentos, aperfeiçoamento do arcabouço jurídico e estímulos, levados a termo tanto pelo poder público quanto pela iniciativa privada.

A proposição sob análise, a nosso sentir, soma-se a tais esforços, ao procurar estabelecer medidas para orientar uma futura política local que vise ao desenvolvimento da mobilidade elétrica. Portanto, trata-se de iniciativa legislativa oportuna e conveniente e que corrobora os esforços aqui mencionados.

Adentrando mais especificamente no teor do PL nº 454, de 2019, vislumbramos alguns necessários reparos.

O primeiro deles refere-se à adequação do glossário de termos às definições aceitas pela legislação nacional, a fim de que não haja desconhecimentos. É preciso, ainda, estabelecer as diretrizes de maneira objetiva, de sorte que venham a servir como balizadoras da futura política. Outrossim, entendemos 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. Para tanto,

propomos a Emenda Substitutiva, em anexo.

Feitos os devidos registros, concluímos, finalmente, que a proposição atende aos requisitos de mérito da esfera de competência desta Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana, em especial oportunidade, conveniência e relevância. Assim sendo, manifestamos nosso voto pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 454, de 2019, com a Emenda Substitutiva de relator.

Sala das Comissões, em

Deputado **VALDELINO BARCELOS**

Presidente

Deputado **ROOSEVELT VILELA**

Relator

NOVAIS, Celso Ribeiro Barbosa de. Mobilidade elétrica: desafios e oportunidades. Caderno Opinião. Fundação Getúlio Vargas – FGV Opinião, 2016.

Híbridos são os veículos que combinam motor a combustão e motor elétrico. “Plug in” são aqueles cuja bateria interna pode ser carregada a partir de estações de recarga conectadas à rede elétrica. Já os veículos híbridos “não plug in” são aqueles que recarregam a bateria interna elétrica a partir da energia gerada pelo motor de combustão. Fonte: CPFL Energia. Disponível em: <https://www.cpfl.com.br/sites/mobilidade-eletrica/mobilidade-e/Paginas/default.aspx>. Acesso em 10/03/2020.

Conforme consta no Boletim Energético da Fundação Getúlio Vargas – FGV Energia, agosto 2018.

Boletim Energético da Fundação Getúlio Vargas – FGV Energia, agosto 2018.

Sistematização de iniciativas de mobilidade elétrica no Brasil. Estudo elaborado sob demanda da GIZ (Agência Alemã de Cooperação Internacional) e do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC). Org. Fernando Antônio de Sant’Ana Fontes. MDIC, Brasília, 2018.

Dados extraídos do Boletim Energético da Fundação Getúlio Vargas – FGV Energia, agosto 2018.

Fonte: <https://bandnewsfmcuitiba.com/curitiba-deve-ter-rede-de-compartilhamento-de-carros-eletricos/>. Acesso em 09/03/2020.

Boletim Energético da Fundação Getúlio Vargas – FGV Energia, agosto 2018.

Fonte: <https://www.bemparana.com.br/noticia/prefeitura-estuda-carro-eletrico-compartilhado-em-curitiba.-saiba-como-funciona#.XmaJUahKiUk>. Acesso em: 09/03/2020.

Sistematização de iniciativas de mobilidade elétrica no Brasil. Estudo elaborado sob demanda da GIZ (Agência Alemã de Cooperação Internacional) e do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC). Org. Fernando Antônio de Sant’Ana Fontes. MDIC, Brasília, 2018.

Em síntese, interoperabilidade pode ser conceituada como o Intercâmbio coerente de informações e serviços entre

sistemas (computadores, meios de comunicação, redes, software e outros componentes de tecnologia da informação). Fonte: Ministério do Meio Ambiente - <https://www.mma.gov.br/informma/item/869-interoperabilidade-o-que-%C3%A9>.



Documento assinado eletronicamente por **ROOSEVELT VILELA PIRES - Matr. 00141, Deputado(a) Distrital**, em 29/03/2020, às 10:24, 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: **0075253** Código CRC: **185A3DDE**.

Praça Municipal, Quadra 2, Lote 5, 3º Andar, Gab 14 – CEP 70094-902 – Brasília-DF – Telefone: (61)3348-8142
www.cl.df.gov.br - dep.rooseveltvillela@cl.df.gov.br

00001-00005383/2020-36

0075253v2