



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 65, DE 2014
(Nº 4.751/2012, na Casa de origem)

Institui a obrigatoriedade de instalação de pontos de recarga para veículos elétricos em vias públicas e em ambientes residenciais e comerciais.

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 carros 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 e as tarifas aplicáveis para esta finalidade e promoverá os necessários ajustes dos contratos de concessão das empresas distribuidoras.

Art. 2º O Poder Executivo, em consonância com as Leis n.ºs 10.257, de 10 de julho de 2001, e 10.295, de 17 de outubro de 2001, desenvolverá mecanismos que promovam a instalação, nos prédios residenciais, de tomadas para recarga de veículos elétricos nas vagas de garagens.

Art. 3º 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. 4º Os órgãos competentes federais deverão definir padrões técnicos para os pontos de abastecimento de veículos elétricos levando em consideração as constantes 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. 5º Esta Lei passará a produzir efeitos após a regulamentação do órgão técnico competente do Poder Executivo.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 4.751, DE 2012

Institui a obrigatoriedade de instalação de pontos de recarga para veículos elétricos em vias públicas e em ambientes residenciais e comerciais.

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 carros 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 no prazo de até 90 dias após a entrada da presente Lei.

Art. 2º O Poder Executivo, em consonância com as Leis 10.257, de 2001, e 10.295, de 2001, desenvolverá mecanismos que promovam a instalação, nos prédios residenciais, de tomadas para recarga de veículos elétricos nas vagas de garagens.

Art. 3º Para efeito desta Lei é definido como veículo elétrico aquele que, independente 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. 4º - Os órgãos competentes federais deverão definir padrões técnicos para os pontos de abastecimento de veículos elétricos levando em consideração as constantes 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. 5º - 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 mais de mil e quinhentos 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 a 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. No Hexágono, 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, o Instituto de Eletrotécnica e Energia da Universidade de São Paulo (USP), em parceria com a concessionária de energia EDP, instalou, no estacionamento da universidade, um ponto de abastecimento para a frota de elétricos de São Paulo. O intuito dos pesquisadores é testar a capacidade da rede elétrica, visto que os abastecimentos ocorrerão, sobretudo, no horário em que a rede estiver em plena atividade. Segundo a revista Quatro Rodas, na edição de outubro de 2012, a empresa Sinapsis acompanhará os impactos do sistema na rede elétrica de São Paulo. Sem embargo, o professor da Fundação Instituto de Administração, Paulo Feldmann, também em declaração à publicação, disse que o sistema se adaptará bem à rede elétrica brasileira. Algumas montadoras também lançaram no Salão do Automóvel de São Paulo seus veículos elétricos que serão vendidos no mercado nacional ainda em 2012. Além disso, já existem no mercado nacional pelo menos três modelos de automóveis híbridos.

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 10257, de 2001 (Estatuto das Cidades), na parte de Diretrizes Gerais, inciso IV do artigo 3º, traz a seguinte diretriz: “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos”. Desse modo, cabe ao legislador federal também atuar nessa seara; e o Projeto de Lei em apreço vem ao encontro da necessidade de se criar meios mais sustentáveis de transporte nas cidades brasileiras.

O Estado da Califórnia, nos Estados Unidos, editou lei similar à presente proposição em janeiro de 2012, a Lei AB-2644 (*Building standards: electric vehicle charging stations*), que dispõe quais são as construções residenciais e comerciais que terão de adotar os padrões estabelecidos pelo código de regulamentação estadual de padronização de edificações. Na cidade de Nova Iorque, muitos empreendedores imobiliários estão construindo infraestrutura necessária aos pontos de abastecimento para veículos elétricos, mesmo que o Estado ainda não tenha editado lei nesse sentido. A ideia é evitar problemas quando a tecnologia corresponder a um número mais expressivo da frota. 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 possibilidade de extração de petróleo na camada pré-sal no Brasil e na costa africana, os maiores consumidores de hidrocarboneto querem reduzir sua dependência do fóssil para garantir melhores resultados nos saldos comerciais e em suas respectivas estratégias de segurança nacional. 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 22 de novembro de 2012.

Deputado HEULER CRUVINEL

PSD/GO

Deputado ONOFRE SANTO AGOSTINI

PSD/SC

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

.....

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.

.....

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.

.....

(À Comissão de Serviço de Infraestrutura)

Publicado no DSF, de 16/7/2014

Secretaria de Editoração e Publicações - Brasília-DF

OS:13149/2014