

PARECER Nº , DE 2017

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 65, de 2014 (Projeto de Lei nº 4.751, de 2012, na Casa de origem), do Deputado Heuler Cruvinel e do Deputado Onofre Santo Agostini, que *institui a obrigatoriedade de instalação de pontos de recarga para veículos elétricos em vias públicas e em ambientes residenciais e comerciais.*

RELATOR: Senador **JORGE VIANA**

I – RELATÓRIO

Foi encaminhado para avaliação e posterior deliberação desta Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 65 de 2014, de autoria dos Deputados HEULER CRUVINEL e ONOFRE SANTO AGOSTINI, pelo qual se estabelece a obrigatoriedade de instalação de pontos de recarga para veículos elétricos em vias públicas e em ambientes residenciais e comerciais.

A proposição remetida pela Câmara dos Deputados ao Senado da República é composta por seis artigos articulados da seguinte forma:

O art. 1º determina que concessionárias de serviços de distribuição de energia elétrica instalem pontos de recarga de baterias de carros elétricos junto às vagas de estacionamentos públicos que venham a ser disponibilizadas para essa finalidade pelas autoridades locais. Prevê, ainda, que os contratos de concessão vigentes serão aditados para a aplicação desse novo regramento.



Já o art. 2º estabelece, como diretriz para o Governo Federal, que sejam desenvolvidos mecanismos que promovam a instalação, nos prédios residenciais, de tomadas para recarga de veículos elétricos nas vagas de garagens.

Por sua vez, o art. 3º define como veículo elétrico aquele que seja acionado por motor elétrico, inclusive híbrido desde que seja possível recarregar as baterias a partir de uma tomada. O art. 4º determina que o ente federal competente defina padrões técnicos para os pontos de abastecimento considerando a rápida e constante mudança tecnológica a que está submetido o setor automobilístico.

Por fim, os arts. 5º e 6º tratam, respectivamente, dos efeitos da lei, após a regulamentação pelo Poder Executivo, e da sua entrada em vigência na data de sua publicação.

Os nobres deputados que apresentaram a proposição argumentam em sua justificção que o Brasil não pode ficar à margem das mudanças no setor de transporte urbano, especialmente quanto às tecnologias de veículos elétrico e híbrido. Além disso, relevam ser fator importante para manutenção da segurança energética nacional, já que os consumidores teriam mais opções além dos veículos com motor à combustíveis fósseis.

Na Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei nº 4.751, de 2012, foi encaminhado para apreciação pelas Comissões de Desenvolvimento Urbano (CDU), de Minas e Energia (CME) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), com apreciação conclusiva.

Ele foi aprovado em 5 de junho de 2014, com emenda de redação na CCJC. Por meio do Ofício nº 172/14/OS-GSE, nos foi encaminhado para que possamos avaliar e deliberar.

Aqui no Senado Federal, foi encaminhado a essa Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em que fui designado como relator.



Apresentei o Requerimento nº 14, de 2016, que foi aprovado em 23 de março de 2016, para a realização de audiência pública no intuito de propor aperfeiçoamentos ao texto aprovado na Câmara dos Deputados.

Realizamos, então, em 1º de junho passado, Audiência Pública aqui na CI, que contou com a participação da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA); da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL); da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE); da Associação Brasileira de Distribuidores de Energia Elétrica (ABRADEE); e Companhia Paulista de Força e Luz (CPFL). Os participantes contribuíram ativamente trazendo para discussão possíveis entraves para o atendimento efetivo da proposta legislativa.

É o relatório.

II – ANÁLISE

O Regimento Interno do Senado Federal (RISF), nos termos do art. 90, inciso I, e art. 104, estabelece como competência da presente comissão opinar sobre infraestrutura e assuntos correlatos, como o setor de energia elétrica.

O PLC nº 65, de 2014, atende aos requisitos formais e materiais de constitucionalidade, pois legislar sobre o setor energético é de competência privativa da União, podendo qualquer parlamentar o propor, conforme o *caput* do art. 48 da Constituição Federal.

Ele atende aos quesitos de juridicidade e de técnica legislativa, uma vez que o PLS atende aos critérios de generalidade e de universalidade, bem como a adequação dos meios aos fins a que se destina, pela via de lei ordinária, mantendo os princípios do direito pátrio.

Passemos ao mérito.

A inserção de veículos mais eficientes, com motores à tração elétrica ou híbrida, se tornou realidade nos principais mercados mundiais, especialmente na Europa e na América do Norte.



Esse tipo de veículo pode contribuir para a melhoria da qualidade de vida nos grandes centros urbanos, na medida em que deixa de queimar combustíveis fósseis e emitir gases causadores do efeito estufa em áreas de grande concentração populacional.

Sob essa ótica, é louvável a medida proposta pelos nobres pares da Câmara dos Deputados, pois seria inviável utilizar carros elétricos sem locais apropriados para seu abastecimento.

Atualmente, há incentivos específicos para a importação de carros elétricos e híbridos no Brasil. O Governo Federal reduziu as alíquotas do Imposto de Importação para ambos os tipos.

O Congresso Nacional tem envidado esforços para tentar alavancar a cadeia produtiva nacional. A exemplo, foi apresentado pelo Senador Eduardo Braga o PLS nº 174, de 2014, cuja relatoria sou responsável na Comissão de Assuntos Econômicos, em decisão terminativa. O PLS em questão isenta do pagamento de Imposto de Importação e de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), por dez anos, os veículos elétricos com baterias ou híbridos à etanol, desde que sejam de fabricação nacional.

Entendo que o ponto principal para que se tenha êxito está em reduzir os custos da produção, sendo fator secundário a disponibilização de pontos de recarga.

Os veículos elétricos ou híbridos disponíveis para o consumidor nacional são mais caros do que seus concorrentes convencionais. Eles custam aproximadamente três vezes o preço de um veículo popular de fabricação nacional. Ou seja, são acessíveis apenas por aqueles com maior renda. De certo que esse custo tende a ser minorado tão logo o custo da produção de baterias se reduza.

Em relação ao ponto principal do PLC nº 65, de 2014, há a obrigatoriedade de instalação de diversos pontos de recarga pelas concessionárias de distribuição de energia elétrica. Ocorre que tais empresas devem ser remuneradas pelos custos advindos do projeto de lei. Pelo arcabouço vigente, os investimentos necessários, que não são poucos, serão



colocados na conta do consumidor de energia elétrica, independente de fazer uso do veículo elétrico e híbrido que ora discutimos.

Nesse caso, os brasileiros com menor renda, que utilizam transporte público precário, por exemplo, estariam subsidiando pontos de recarga para pessoas com alto poder aquisitivo e que não necessitam desse tipo de mecanismo. O fato é que subsidiar o consumidor de alta renda não condiz com a realidade do País.

Outro ponto é que não há óbice legal ou contratual para a implantação de pontos de recarga. Caso deseje, o próprio consumidor pode fazê-lo.

Mesmo o empreendedor privado, caso seja atrativo economicamente, pode disponibilizar pontos de recarga e cobrar pelo serviço. Essa possibilidade se tornará realidade na medida em que os carros elétricos ou híbridos entrem no mercado e demandem pontos de recarga. Podemos dizer que a demanda fará com que seja ofertado o serviço para aqueles que necessitem.

O projeto de lei, além disso, desconsidera as diferenças regionais e municipais que podemos observar no território nacional. Para os municípios maiores, será interessante fazer com que sejam disponibilizados pontos de recarga. Todavia, municípios menores podem priorizar a alocação de recursos em demandas com maior retorno para a população local. Sob essa ótica, não se pode estabelecer obrigatoriedade para todo o território nacional.

É possível aperfeiçoá-lo, sob forma da emenda substitutiva que apresento, para permitir que os proprietários de veículos possam efetuar a recarga em pontos a serem disponibilizados pelos agentes de distribuição sob forma de tarifa pré-paga ou em fatura separada, como se fosse uma unidade consumidora.

Para que não haja subsídio, o poder público pode segmentar os consumidores que necessitem da prestação do serviço em grupo de tal forma que os investimentos necessários sejam custeados apenas por aqueles que usufruem, na forma do regulamento.



Dessa forma, o proprietário passa a poder consumir energia em diversos pontos na área de atuação do agente de distribuição, usufruindo do benefício da disponibilidade do serviço e remunerando adequadamente aqueles responsáveis pela prestação.

III – VOTO

Ante o exposto, opinamos pela constitucionalidade, pela juridicidade e regimentalidade do Projeto de Lei da Câmara nº 65, de 2014, e, no mérito, somos pela aprovação na forma da Emenda nº 1 – CI (substitutivo).

EMENDA Nº 1 – CI (SUBSTITUTIVO) (ao PLC nº 65, de 2014)

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 65, DE 2014

Institui tarifa para custear a implantação de pontos de recarga para veículos elétricos e híbridos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei institui encargo a ser utilizado para custear investimentos necessários para a disponibilidade de pontos de recarga para veículos elétricos e híbridos.

Parágrafo único. Para efeitos desta Lei, são veículos elétricos ou híbridos aqueles acionados por motor elétrico ou cujas baterias possam ser recarregadas a partir de uma tomada.



Art. 2º Os agentes de distribuição de energia elétrica poderão instalar pontos de recarga para veículos elétricos e híbridos em suas áreas de atuação para grupo de consumidores que manifestar interesse em utilizar o serviço.

§ 1º O grupo de consumidores de que trata o *caput* terá mecanismo de tarifação que possibilite utilizar qualquer ponto de recarga na área de atuação do agente de distribuição.

§ 2º O mecanismo de tarifação de que trata o § 1º deverá prever a possibilidade de tarifação pré-paga.

§ 3º Os investimentos necessários para a instalação dos pontos de recarga de que trata o *caput* serão custeados por encargo específico a ser pago pelo grupo de consumidores que manifestarem interesse.

§ 4º O encargo específico previsto no § 3º deverá ser utilizado para instalação, para custeio da manutenção e da operação dos pontos de recarga na área de atuação do agente de distribuição do grupo de consumidores.

§ 5º O Poder Público deverá prever a possibilidade de utilização dos recursos do encargo específico previsto no § 3º para investimentos, ou custeio da manutenção e da operação fora da área de atuação do agente de distribuição, desde que haja interesse por parte do grupo de consumidores.

Art. 3º Fica proibido o repasse do custo dos pontos de recarga previsto no art. 2º às tarifas dos demais consumidores da área do agente de distribuição.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,



, Presidente

, Relator



SF/17485 82461-30