



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaques Wagner

PROJETO DE LEI Nº DE 2021

Cria o Programa de Modernização Veicular e Mobilidade Elétrica – MoVE Brasil; dispõe sobre as medidas de incentivo à transição para um transporte não poluente e sobre a instalação de estações de recarga de veículos elétricos; e dá outras providências.



SF/21854.18027-49

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei:

I – institui o Programa de Modernização Veicular e Mobilidade Elétrica – *MoVE Brasil* – com o objetivo de apoiar a transição do País a um transporte de baixíssima emissão de poluentes;

II – dispõe acerca das regras para a instalação da infraestrutura de recarga de veículos elétricos em locais públicos e privados.

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

I – estação de recarga: equipamento dedicado exclusivamente ao carregamento de veículos elétricos, externos a esses, com funções especiais de controle, comunicação e medição, e que contém um ou mais pontos de recarga;

II – mobilidade elétrica: circulação motorizada nas vias públicas utilizando-se de veículos elétricos e os serviços prestados e infraestruturas disponibilizadas pelas entidades que desenvolvem as atividades de recarga pública de baterias previstas no artigo 10;

III – ponto de recarga de veículos elétricos: infraestrutura a que um único veículo elétrico se conecta por vez para obter energia elétrica para sua recarga. Pode ou não estar associado a uma estação de recarga.

IV – rede pública de mobilidade elétrica: conjunto integrado de estações de recarga e demais infraestruturas de acesso público relacionadas com o carregamento de baterias de veículos elétricos de que dispõe o art. 10;



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaques Wagner

V – tecnologias alternativas à combustão: aquelas que dispensam a necessidade de motores a combustão nos veículos;

VI – veículo de baixíssima emissão: aquele que é capaz de trafegar por no mínimo 50 quilômetros sem emissões poluentes de escapamento.

VII – veículo elétrico: aquele dotado de um ou mais motores elétricos com a finalidade de propulsão do veículo, incluindo os elétricos híbridos. Para os fins dos Capítulos II e III, é aquele que cuja bateria possa ser recarregada na rede pública de mobilidade elétrica ou em uma estação ou ponto de recarga de veículos elétricos;

VIII – veículo elétrico híbrido: aquele que é dotado tanto de um ou mais motores elétricos de propulsão, como de um motor a combustão. O motor a combustão pode ou não ser utilizado para propulsão do veículo.

Art. 3º O Programa “*MoVE Brasil*” está fundamentado nos seguintes princípios:

I – desenvolvimento sustentável;

II – competitividade industrial;

III – integração comercial e tecnológica do Mercosul.

Art. 4º O Programa “*MoVE Brasil*” é orientado pelas seguintes diretrizes:

I – redução da poluição do transporte em suas escalas local e global, em consonância das metas comprometidas na Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC) em vigência do Brasil, no âmbito do Acordo de Paris;

II – modernização da indústria automotiva de bens e serviços;

III – incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e da Inovação no país;

IV – sinergia entre o uso de veículos elétricos e suas respectivas fontes renováveis de energia;

V – incentivo à participação do Brasil nas cadeias globais de valor no setor automotivo.

Art. 5º O Programa “*MoVE Brasil*” possui os seguintes objetivos:

I – reduzir e eliminar o uso de combustíveis fósseis em veículos de uso rodoviário;

II – fortalecer a posição do País como polo de produção científica, tecnológica e de inovação nos setores elétricos e automotivo;





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaques Wagner

III – aumentar a inserção do País nas cadeias globais de valor do setor automotivo e na modernização da indústria nacional. (a modernização da indústria refere-se a cadeia de valor de produção de bens e serviços, para gerar emprego, renda e oportunidades na indústria nacional)

CAPÍTULO II

DAS MEDIDAS DE APOIO À TRANSIÇÃO PARA UM TRANSPORTE DE BAIXA EMISSÃO

Art. 6º A União oferecerá o suporte necessário para o desenvolvimento de tecnologias alternativas à combustão para uso em veículos, por meio de seus mecanismos multisetoriais de fomento à pesquisa, desenvolvimento e inovação, linhas de financiamento de crédito, programas de apoio ao desenvolvimento científico e tecnológico, e nas Instituições Científica, Tecnológica e de Inovação (ICTs) públicas, além de envolver startups brasileiras no processo com programas específicos para tais.

§ 1º Por até quatro anos após a publicação desta Lei, o desenvolvimento de tecnologias de que trata o *caput* deverá englobar, no mínimo:

- I – sistemas de propulsão elétrica veicular;
- II – baterias para uso veicular;
- III – uso de etanol dissociado de motores a combustão;
- IV – uso do hidrogênio verde e/ou azul para uso veicular;

§ 2º Após decorridos quatro anos da publicação desta Lei, a União, por meio de regulamentação, poderá manter, alterar, ou suprimir o rol de temas de que trata o § 1º.

Art. 7º A União apoiará a substituição dos veículos movidos a diesel das frotas urbanas e semiurbanas dos sistemas públicos de transporte coletivo por veículos com baixíssima emissão.

§ 1º Os veículos de baixíssima emissão de que trata o *caput* não poderão fazer uso de combustíveis de origem fóssil para sua propulsão.

§ 2º O regulamento determinará os limites máximos de emissão de poluentes de impacto local e global dos veículos de que trata o *caput*.



SF/21854.18027-49



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaques Wagner

§ 3º A União estabelecerá, em regulamento, cronograma de substituição paulatina de veículos, de forma a que até 1º de janeiro de 2040 todos os sistemas públicos de transporte coletivo de caráter urbano e semiurbano somente utilizem veículos de baixíssima emissão que atendam ao que dispõe este artigo.

Art. 8º A União detalhará, em regulamento, as medidas de apoio e metas para que a indústria automotiva nacional possa fazer a transição para a produção de veículos de baixíssima emissão.

§ 1º O regulamento determinará os limites máximos de emissão de poluentes de impacto local e global dos veículos de que trata o *caput*.

§ 2º As medidas de que trata o *caput* deverão buscar harmonização, sempre que possível, com padrões tecnológicos internacionais já estabelecidos, de forma a permitir maior inserção e capacidade de exportação e desenvolvimento da indústria do País em relação às cadeias automotivas globais.

§ 3º Com vistas a cumprir o que dispõe o *caput*, a União estabelecerá um cronograma de transição da produção automotiva nacional para que, a partir de 1º de janeiro de 2040, somente sejam fabricados veículos de baixíssima emissão que não utilizem combustíveis fósseis, ainda que de forma parcial, para sua propulsão.

CAPÍTULO III

DA RECARGA DE VEÍCULOS ELÉTRICOS

Art. 9º A atividade de recarga de veículos elétricos se disporão em dois níveis distintos:

I – Recarga em locais públicos: toda e qualquer estação e ponto de recarga disponível na rede pública de mobilidade elétrica;

II – Recarga em locais privados.

Seção I

Da Recarga em Locais Públicos

Art. 10. As atividades destinadas a apoiar a recarga de veículos elétricos em locais públicos compreendem:

I – a comercialização de eletricidade para os veículos elétricos;

II – a operação de estações de recarga de veículos elétricos;



SF/21854.18027-49



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaques Wagner

III – a gestão das operações da rede de estações de recarga de veículos elétricos.

Art. 11. As atividades de que dispõem os incisos I e II do *caput* do art. 10 são exercidas em regime de livre concorrência em todo o território nacional, sujeita a regulação federal, ao cumprimento dos termos e condições previstos nesta Lei, no seu regulamento, e na respectiva legislação complementar.

Art. 12. As autorizações para as atividades de que tratam os incisos I e II do art. 10:

I – não poderão ser limitadas em relação a um número máximo de prestadores;

II – não poderão servir de barreira à entrada de novos interessados na prestação desses serviços; e

III – têm por objetivo apenas garantir e manter padrões técnico-operacionais mínimos das autorizatárias.

§ 1º A decisão sobre as autorizações de que trata o *caput* deverá ser proferida no prazo de 30 dias contados da data de requerimento do pedido.

§ 2º Decorrido o prazo previsto no § 1º sem que a autorização tenha sido recusada, ela será tacitamente atribuída.

§ 3º Nenhuma autorização será recusada, salvo por justificativa técnico-operacional fundamentada com base no inciso III do *caput*.

§ 4º As autorizações de que trata o *caput* não estão sujeitas a prazo de validade, vigorando enquanto se mantiverem as condições técnico-operacionais mínimas observadas no momento de sua atribuição.

Art. 13. A atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica de que trata o inciso I do art. 10 compreende a aquisição de energia elétrica no ambiente de contratação livre de que trata a Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, e sua revenda exclusivamente aos usuários dos veículos elétricos nas estações de recarga.

Parágrafo único. O regulamento disporá acerca das regras para a revenda de energia dos veículos para a rede elétrica (V2G).

Art. 14. Os usuários de veículos elétricos, a seu exclusivo critério, poderão contratar livremente um ou mais comercializadores de energia.

Parágrafo único. As faturas de consumo apresentadas aos usuários de veículos elétricos deverão ser claras e discriminar individualmente os valores cobrados pela energia consumida, ou por eles revendida na forma do parágrafo único do art. 13.



SF/21854.18027-49



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaques Wagner

Art. 15. A atividade de operação de estações de recarga de veículos elétricos de que trata o inciso II do art. 10 corresponde à instalação, disponibilização, exploração e manutenção de estações de recarga de acesso público, integrados à rede nacional de mobilidade elétrica.

Art. 16. As estações de recarga de que trata esta Lei, inclusive sua instalação e operação, obedecerão a padrões nacionais técnicos e de segurança definidos em regulamentação das agências reguladoras competentes.

Art. 17. São de acesso público as estações de recarga instaladas em logradouros públicos com acesso a uma via pública.

Parágrafo único. Proprietários ou responsáveis por locais privados de uso público ou coletivo poderão facultar a instalação e operação de estações de recarga sob as regras contidas nesta Seção, respeitada a legislação urbanística municipal.

Art. 18. São deveres dos operadores das estações de recarga em locais públicos:

I – garantir a utilização de sua infraestrutura por todos os comercializadores de energia autorizados;

II – garantir tratamento isonômico na fixação de preços e condições de acesso a todos comercializadores de energia autorizados.

III – buscar as licenças necessárias para a instalação das estações de recarga em locais públicos junto aos municípios e o Distrito Federal.

Parágrafo único. A licença de que trata o inciso III do *caput* terá sua duração definida em legislação municipal, e poderá ser revogada antes desse prazo caso o operador de que trata o *caput* venha a ter sua autorização federal revogada por qualquer motivo.

Art. 19. Os responsáveis pelas atividades previstas nos incisos I e II do art. 10 ajustarão livremente entre si os preços a serem praticados pelo acesso dos comercializadores às estações públicas de recarga, observado o que dispõe o art. 18, em particular seu inciso II.

§ 1º Em caso de discordância acerca da fixação dos preços praticados, as partes poderão requerer a arbitragem da agência reguladora definida pela União, na forma do regulamento.

§ 2º A agência reguladora poderá delegar a função de que trata o § 1º à gestora da rede de que trata o inciso III do art. 10.





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaques Wagner

Art. 20. A gestão das operações da rede de estações de recarga de que trata o inciso III do art. 10 compreende a gestão dos fluxos energéticos e financeiros associados às operações da rede de mobilidade elétrica.

Parágrafo único. A gestão de que trata o *caput* será exercida por entidade designada pela União.

Art. 21. Compete à gestora da rede de que trata o inciso III do art. 10:

I – estabelecer e desenvolver, em articulação com os operadores das estações de recarga, os sistemas de tecnologia de informação e de comunicações destinados à integração da rede de mobilidade elétrica e a operação das estações de recarga.

II – gerir os dados relativos à informação energética e financeira dos comercializadores de energia para a mobilidade elétrica, dos operadores de estações de recarga, dos operadores das redes de distribuição de eletricidade e, eventualmente, de outros prestadores de serviços, incluindo a prestação de serviços de medição e leitura dos consumos energéticos associados ao serviço de recarga de baterias de veículos elétricos em cada estação de recarga;

III – elaborar o regulamento técnico complementar aos padrões técnicos definidos em normatização aprovada no âmbito do Sistema Nacional de Normalização, Metrologia e Qualidade Industrial (SINMETRO), e pela agência reguladora federal definida pela União.

§ 1º Eventuais discordâncias na sistemática definida no inciso I do *caput* serão resolvidas pela agência reguladora federal definida pela União.

§ 2º A entidade de que trata este artigo será remunerada na forma e valores definidos pela agência reguladora federal definida pela União.

Seção II

Da Recarga em Locais Privados de Uso Público ou Coletivo

Art. 22. A exploração das estações de recarga e a comercialização de energia elétrica para os veículos elétricos em locais privados de uso público serão realizadas em regime de livre mercado, de forma conjunta ou separada, diretamente por seus proprietários, ou em condições a serem estabelecidas entre seus proprietários e os exploradores dos referidos serviços.

§ 1º Os serviços de que trata o *caput* serão prestados em conformidade com o que dispõem o *caput* do art. 13 e o art. 16, e com as normas urbanísticas locais.





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaques Wagner

§ 2º As empresas de que trata o art. 10 poderão prestar seus serviços sob a sistemática definida na Seção I deste Capítulo nos locais de que trata o *caput*, em comum acordo com seus proprietários ou responsáveis, e respeitadas as normas urbanísticas locais.

§ 3º Considera-se como privada, para os fins deste artigo, as áreas públicas sob administração privada mediante concessão, permissão, autorização, ou quaisquer outras formas de cessão de uso a pessoas jurídicas de direito privado.

Art. 23. É obrigatória a instalação de pontos de recarga de veículos elétricos nas garagens e estacionamentos de uso privativo das edificações de uso coletivo que venham a ser construídas a partir de 1º de janeiro de 2023.

§ 1º As instalações de que trata o *caput* observarão as especificações técnicas aprovadas no âmbito do Sistema Nacional de Normalização, Metrologia e Qualidade Industrial (SINMETRO) e as normas urbanísticas locais aplicáveis.

§ 2º Os pontos de recarga de que trata o *caput* deverão permitir a cobrança individualizada da energia consumida.

§ 3º As empresas de que trata o art. 10 poderão prestar seus serviços sob a sistemática definida na Seção I deste Capítulo nos locais de que trata o *caput*, em comum acordo com seus proprietários ou responsáveis, e respeitadas as normas urbanísticas locais.

§ 4º O regulamento poderá adiar, para data não posterior a 31 de dezembro de 2029, as edificações caracterizadas como de interesse social das exigências de que trata este artigo.

CAPÍTULO IV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 24. Atividades complementares à gestão energética de veículos elétricos, como aluguel e troca de baterias, serão realizadas em regime de livre concorrência, sujeitas apenas à legislação específica e às regulamentações técnicas e de segurança aplicáveis.

Art. 25. Os atuais operadores de estações de recarga de veículos elétricos terão até cinco anos a partir da publicação desta Lei para se adaptarem aos seus ditames.



SF/21854.18027-49



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaques Wagner

Art. 26. A Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com a inclusão do seguinte art. 16-A:

“**Art. 16-A.** Os requisitos de carga e de tensão de que tratam os arts. 15 e 16 não se aplicam à comercialização de energia elétrica destinada ao abastecimento de veículos elétricos junto a comercializadores autorizados pela ANEEL para esta finalidade.

§1º Os consumidores que adquirirem energia elétrica para a finalidade de que trata o *caput* serão representados na Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), de que trata o art. 4º da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, pelos respectivos comercializadores de energia elétrica.

§2º A representação de que dispõe o §1º envolve a assunção de todas as obrigações associadas à comercialização de energia elétrica para a finalidade de que trata o *caput*.”

Art. 27. Os artigos 3º, 6º, 7º e 23 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passam a vigorar com o seguinte texto:

“**Art. 3º**
(...)
§ 3º
(...)
VIII – rede pública de mobilidade elétrica.” (NR)

“**Art. 6º**
(...)
IX – estímulo à substituição de veículos motorizados comuns por aqueles com baixíssima emissão de poluentes no ambiente urbano.” (NR)

“**Art. 7º**
(...)
VI – eliminação da emissão de poluentes de escapamento no ambiente urbano.” (NR)

“**Art. 23.**
(...)
Parágrafo único. Para os fins deste artigo, os veículos que possam trafegar sem emissão de poluentes de escapamento poderão ter tratamento diferenciado em relação aos demais veículos motorizados.” (NR)

Art. 28. A regulamentação disporá acerca dos casos omissos e dos procedimentos necessários ao fiel cumprimento desta Lei.

Art. 29. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



SF/21854.18027-49



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaques Wagner

JUSTIFICAÇÃO

O mundo vem passando por um intenso processo de transformação na indústria automotiva, que traz consigo um amplo processo de reorganização do setor, no qual empresas estabelecidas correm risco existencial, ao mesmo tempo em que novas empresas, novas demandas e novas oportunidades vêm surgindo rapidamente.

O principal motor dessas mudanças é a necessidade de se controlar e suprimir, o quanto possível, a geração de gases causadores do efeito estufa (GEE), uma vez que o setor de transportes é responsável por nada menos que 14% das emissões mundiais de dióxido de carbono, e por 22,8% no caso do Brasil. Nesse sentido, um dos principais remédios previstos na China, Europa e Califórnia (que lidera o estabelecimento de padrões para o restante dos EUA) é a eletrificação do transporte, isto é, a substituição de motores a combustão nos veículos por motores elétricos que não geram emissões de escapamento.

A dimensão dessas transformações pode ser medida pelo anúncio emitido pela petrolífera Shell em fevereiro de 2021, no qual prevê que o pico de demanda por petróleo já teria acontecido em 2019, e que haverá uma queda contínua nessa demanda na ordem de 1% a 2% por ano.

Do ponto de vista do setor automotivo, como assinalamos, desse processo decorrem implicações muito maiores do que a simples substituição da fonte de energia utilizada, isto é, tanto a arquitetura dos veículos, como as cadeias de suprimento também estão passando por grandes mudanças.

Assim, grandes empresas como a Volkswagen anunciaram que não irão mais desenvolver novos motores a combustão, e que concentrarão seus esforços de pesquisa e desenvolvimento nos novos veículos elétricos, no qual vislumbram estar o futuro do setor.

O que se percebe, portanto, é que as mudanças são intensas e potencialmente disruptivas para importantes segmentos da economia brasileira.

Ou seja, para além da redução da importância do petróleo que pode impactar diretamente o futuro da Petrobras, esse processo de mudanças vai extinguir, a longo prazo, a fabricação dos componentes dos trens de força baseados nos motores a combustão, ao mesmo tempo em que impulsionará fabricação de outros componentes como baterias e motores elétricos.

É necessário, portanto, planejar de forma urgente o apoio à transição dessas empresas, e de seus empregos, para a fabricação dos componentes dos veículos elétricos, que são o futuro do setor.

Entretanto, não há, até o momento, um movimento mais robusto de nosso governo no sentido de preparar o terreno para não só atualizar a indústria nacional, como para





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaques Wagner

aproveitar nichos de oportunidade que se abrem nesse grande processo de reorganização do setor. De fato, não há nenhum plano sistêmico do governo para apoiar a substituição dos motores a combustão na indústria nacional, muito menos para apoiar o desenvolvimento de tecnologias de propulsão elétrica, de baterias veiculares, ou mesmo para fazer uso do etanol em células de combustível, que não produzem emissões locais e poderiam ser usadas em veículos elétricos.

Os riscos da inação são evidentes. Com o mundo inteiro migrando para a mobilidade elétrica, poderemos nos encontrar na problemática situação de não ter a quem exportar os produtos de nossa indústria automotiva, uma vez que de nossos maiores parceiros comerciais, a Europa certamente estará fechada a eles, e mesmo no âmbito do Mercosul não há quaisquer garantias de que esses países sigam consumindo os veículos e peças produzidas no Brasil. De fato, o governo argentino, país que é o maior mercado externo de nossa auto-indústria, recentemente anunciou que está finalizando um projeto de lei para planejar o futuro eletrificado de sua indústria automotiva e, mais especificamente, estimular o uso de suas extensas reservas de lítio para a fabricação de baterias veiculares.

De fato, é necessário salientar que, embora as maiores reservas de lítio do mundo estejam localizadas entre a Argentina, Chile e Bolívia, para se elaborar as baterias é necessário outros recursos e minerais que são abundantes em nosso país. Ou seja, há espaço para que o Mercosul seja polo no desenvolvimento e fabricação desse importante componente, com evidentes ganhos para nossa economia regional.

Em outra frente, há também o risco de ficarmos defasados em relação a segurança e automação veicular, uma vez que uma peculiaridade da arquitetura automotiva é o fato de que as inovações são codificadas em “plataformas” automotivas, que dão origem aos mais diversos tipos de veículos. Ocorre que o projeto delas é muito baseado nos seus trens de força, ou de forma mais simples, um carro com motor a combustão é baseado em determinada arquitetura que não será mais atualizada por suas matrizes, relegando os veículos baseados nesses motores a uma crescente defasagem tecnológica.

Assim, o País tem que olhar para o futuro do setor e se preparar para as mudanças que se fazem necessárias. De fato, a falta de clareza sobre aonde queremos chegar teve um enorme peso na decisão da Ford de abandonar nosso país após décadas de investimento, e já se especula que esse impasse pode ser apenas o começo de um domínio de desindustrialização que irá acometer nosso país. Sem a sinalização de que o investimento no Brasil possa ser utilizado como plataforma para exportação de seus produtos, ou que faça parte de sua estratégia global de investimento tecnológico, muitas empresas automobilísticas não verão sentido em continuar a investir aqui.

Assim, é necessário que o Parlamento assuma suas responsabilidades na discussão e elaboração de propostas que possam permitir um ambiente de investimento no setor automotivo nacional, de forma a preservar investimentos e empregos, e aproveitar novas oportunidades em um campo que está aberto a novos atores e tecnologias.



SF/21854.18027-49



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaques Wagner

Nossa proposta, portanto, cria o MoVE Brasil, Programa de Modernização Veicular, que tem como objetivo apoiar a transição do Brasil para um transporte de baixíssima emissão de poluentes.

Perceba-se, contudo, que não mencionamos explicitamente a tecnologia que esses veículos devem adotar em nossa proposta, uma vez que a tecnologia muda ao longo dos anos, ao passo que a lei tem um caráter mais perene. O que ressaltamos é a necessidade de se focar em objetivos como eliminação dos combustíveis fósseis de nossa matriz de transportes, a baixíssima emissão de poluentes e a inserção do País nas cadeias globais de produção e tecnologia do setor.

Mas o tempo aqui é fundamental. É necessário aprofundar os esforços de investimento em tecnologias como a do etanol em células de combustíveis, que podem ter importante uso em determinadas aplicações, como nos caminhões, e nas quais o País poderá lograr um papel de liderança no cenário mundial, e até garantir mercado para a exportação de nosso etanol de cana. Mas se essas pesquisas demorarem ainda mais, as rotas tecnológicas poderão ser definidas em outros países em favor de outras opções como o hidrogênio, o que as tornaria obsoletos nossos esforços antes mesmo que as pesquisas pudessem ser finalizadas. Repetindo: tempo aqui é fundamental!

De todo modo, além da determinação expressa de que a União canalize esforços para o desenvolvimento de novas tecnologias automotivas, pretendemos também que a União apoie os municípios a renovarem suas frotas de transporte público (infelizmente, notória fonte de poluição local), de forma a tanto gerar mercado para os novos produtos com baixíssima emissão, como também para evitar os efeitos deletérios da emissão de material particulado (entre outros poluentes) da frota atual, majoritariamente movida a diesel.

Por fim, o MoVE Brasil oferece um norte para as empresas do setor automotivo, ao determinar que a partir de 2040 somente devam ser fabricados veículos com baixíssima emissão de poluentes que não façam uso, ainda que parcialmente, de combustíveis fósseis. Além disso, a União será responsável por adotar as medidas necessárias para apoiar a transição dessa indústria rumo à modernização, de forma alinhada, sempre que possível, a padrões internacionais, para que não corramos o risco de não ter a quem exportar nossa produção. Esse prazo é mais que suficiente para amortizar os investimentos existentes e programar os novos investimentos em tecnologias alternativas à combustão para as quais o mundo está se encaminhando.

Assim, o MoVE Brasil é a primeira linha de nossa proposta. Mas ela contém ainda uma segunda parte para apoiar a primeira.

Trata-se de criar um marco legal que permita a recarga dos veículos elétricos em nosso país, uma vez que é fácil perceber que não adianta apoiar a mudança da produção automotiva, se não houver onde recarregar os veículos elétricos que serão produzidos.



SF/21854.18027-49



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaques Wagner

O modelo que propomos apoia-se na legislação portuguesa sobre o assunto, e visa a garantir que, a longo prazo, nenhum operador detenha a capacidade de monopólio sobre determinadas áreas de uma cidade.

Isso porque há uma clara separação entre as empresas que irão instalar as estações públicas de recarga, e aquelas que irão comercializar a energia para os clientes finais.

No primeiro caso, as empresas devem buscar tanto uma autorização nacional, junto à União, que garantirá sua capacidade técnico-operacional, como junto aos municípios, para instalar as estações em pontos específicos da cidade.

Na outra ponta estarão as comercializadoras de energia que fornecerão a eletricidade para os veículos elétricos por meio das estações de recarga.

Assim, o modelo funciona, grosso modo, como uma rodovia, na qual uma empresa é responsável pela concessão das pistas de rolamento e demais aspectos de sua infraestrutura, mas outras empresas são responsáveis pelo transporte propriamente dito, mediante o pagamento de um pedágio para a concessionária da rodovia.

Nosso objetivo aqui é claro. Como dissemos, queremos evitar o monopólio de uma determinada empresa sobre uma área da cidade. Assim, no caso de Brasília, ainda que uma mesma empresa detenha a autorização do Governo do Distrito Federal para instalar suas estações de recarga em toda uma quadra, ou mesmo em toda a Asa Sul ou Norte, ainda assim o proprietário do veículo elétrico poderá acessar vários comercializadores de energia em uma única estação de recarga, dificultando, portanto, o abuso do poder monopolista por parte de seus operadores.

Entretanto, fora dos espaços públicos, em shoppings ou estacionamentos privados, por exemplo, as regras previstas são menos rígidas, uma vez que ninguém será obrigado a estacionar seu veículo em tais locais, diferentemente do estacionamento de uma quadra ou rua residencial, em que a distância até sua morada ou trabalho é importante.

Caberá, portanto, aos responsáveis pelos espaços privados comercializar a energia para a mobilidade elétrica em sua propriedade, seja diretamente, seja por meio de empresas a sua escolha, ou mesmo na sistemática que descrevemos para os espaços públicos.

Por fim, nas garagens e estacionamentos de uso privativo das edificações de uso coletivo construídas a partir de 1º de janeiro de 2023 será obrigatória a instalação de pontos de recarga de veículos elétricos. Tais pontos deverão permitir a cobrança individualizada da eletricidade, para garantir que cada condômino arque com a energia consumida.





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Jaques Wagner

São esses, portanto, os pontos principais da proposta que ora apresentamos. Entendemos que por se tratar de tema importante e abrangente, e da ambição que colocamos nesse texto, muitos pontos estão sujeitos a discussão e até aperfeiçoamentos, em função das considerações que certamente serão suscitadas entre os diversos atores com interesse nesse assunto.

Em verdade, um de nossos principais objetivos é o de oferecer a oportunidade do debate sobre esse importante tema, ao longo do qual o projeto ora apresentado certamente poderá ser aperfeiçoado.

Pedimos, portanto, o apoio das Senadoras e Senadores para aprovar esta matéria.

Sala da Sessão, 06 de julho de 2021.

SENADOR JAQUES WAGNER
PT – BA



SF/21854.18027-49