

PARECER Nº DE 2024

Da COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 304, de 2017, do Senador Ciro Nogueira, que *institui a política de substituição dos automóveis movidos a combustíveis fósseis e altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) para dispor sobre a vedação a comercialização e a circulação de automóveis movidos a combustíveis fósseis.*

Relator: Senador **CARLOS VIANA**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame da Comissão de Meio Ambiente (CMA), em decisão terminativa, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 304, de 2017, do Senador Ciro Nogueira, que *institui a política de substituição dos automóveis movidos a combustíveis fósseis e altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro - CTB) para dispor sobre a vedação a comercialização e a circulação de automóveis movidos a combustíveis fósseis.*

O art. 1º do PLS estabelece seu objetivo, referenciado na ementa.

O art. 2º altera o CTB para:

- i) vedar a comercialização de automóveis novos de tração automotora por motor a combustão, exceto os abastecidos exclusivamente com biocombustíveis, partir de 1º de janeiro de 2030;



- ii) vedar a circulação de automóveis com motores a combustão, exceto os abastecidos exclusivamente com biocombustíveis, a partir de 1º de janeiro de 2040;
- iii) excluir da vedação os automóveis de coleção, os oficiais, os de representação diplomática, consulados e organismos internacionais e os de visitantes estrangeiros (por até 180 dias); e
- iv) conceituar veículo de tração elétrica.

O art. 3º fixa vigência imediata para a Lei que resultar da aprovação do projeto.

Em sua justificção, o autor lembra que, no mundo todo, 95% da energia utilizada pelos veículos vêm da queima de combustíveis fósseis e que o setor de transportes responde pela sexta parte das emissões mundiais de dióxido de carbono, principal gás do efeito estufa (GEE). Afirma que o Brasil possui uma matriz elétrica limpa, de modo que a troca dos veículos a gasolina por veículos elétricos será muito vantajosa do ponto de vista ambiental.

O projeto foi distribuído à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) – sendo por esta aprovado –, e à CMA, para decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Compete à CMA opinar sobre assuntos relativos à defesa do meio ambiente, em particular a proteção do meio ambiente e o controle da poluição, nos termos do art. 102-F do Regimento Interno do Senado Federal.

Considerando que a CCJ examinou os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade, a análise da CMA será apenas de mérito.

A Constituição Federal (CF) garantiu às gerações atuais e futuras o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, essencial à sadia qualidade de vida, na forma do art. 225. A substituição de automóveis movidos a combustíveis fósseis por elétricos e movidos a biocombustíveis contribui para a garantia desse direito e observa o princípio da ordem econômica da “defesa



do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação” (inciso VI do art. 170 da CF).

O Brasil, com seu modelo de transportes predominantemente rodoviário, possui elevadas emissões de GEE por motores movidos à combustão de combustíveis fósseis. De acordo com dados do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (MCTI) de 2021, o setor de transportes foi responsável por 14,1% das emissões totais de GEE no País, atividade que perde apenas para desmatamento, degradação de pastagens e emissão por bovinos. Alternativas para mudar essa realidade não faltam, pois o Brasil dispõe de avançada tecnologia para uso de biocombustíveis e vive intenso desenvolvimento do mercado automotivo de carros elétricos e híbridos.

Do ponto de vista global, o Brasil possui o compromisso de redução de emissões de GEE estabelecido na sua Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC, na sigla em inglês). A meta climática, corrigida na Conferência das Partes (COP) nº 28, em Dubai, prevê uma redução de 48% até 2025 e de 53% até 2030, em ambos os casos com referência aos níveis de emissões de 2005. Na mesma oportunidade, o Brasil se comprometeu a alcançar emissões líquidas neutras até 2050, em atendimento ao art. 4º parágrafo 19, do Acordo de Paris, que prevê estratégias de descarbonização da economia no longo prazo. A estimativa é que as reduções no setor de transportes correspondam a 8 milhões de toneladas de gás carbônico equivalente de emissões evitadas, segundo o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Nesse contexto, julgamos que o projeto merece prosperar, pois contribui para que o Brasil honre seus compromissos climáticos e estabeleça sinal claro de que o Legislativo almeja a descarbonização da economia brasileira. A migração para veículos menos impactantes ao meio ambiente, de tração elétrica (tendência crescente em países desenvolvidos) e movidos a biocombustíveis, não só reduzirá significativamente as emissões de GEE do setor de transportes, mas também incentivará a indústria do etanol e dos biocombustíveis. Cabe lembrar que os biocombustíveis são compatíveis com veículos “flex” (etanol) e já são utilizados em mistura de combustíveis de veículos de transporte de passageiros, de carga e em tratores.

Com a sua aprovação, o Brasil segue tendência global de transição para uma economia carbono neutra até 2050. Em um futuro não muito distante,



esse será critério diferencial para acessar mercados mais exigentes quanto a aspectos de sustentabilidade e rastreabilidade, como o europeu e o americano.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 304, de 2017.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

