



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Laércio Oliveira

**EMENDA Nº**  
**(ao PL 182/2024)**

Suprima-se o art. 59 do Projeto.

**JUSTIFICAÇÃO**

Apesar da boa intenção do legislador, a operacionalização do modelo sugerido para compensação da emissão de carbono não é tão simples quanto apresentada. O art. 59 prevê apenas que a regulamentação deverá considerar o nível de emissão de cada tipo de veículo, contudo a emissão real de carbono pelos veículos é mais complexa e diretamente afetada pelas condições de tráfego que são enfrentadas pelos motoristas diariamente, o combustível utilizado e a própria manutenção veicular.

Apenas a diferença nas emissões de um mesmo carro abastecido com etanol ou com gasolina já é responsável por uma grande diferença nas emissões. Dados da Stellantis mostram que em um trajeto de 240,49 km, um carro com etanol teve uma redução na emissão de 34,85 kg de CO<sub>2</sub>eq, confirmando a grande diferença de emissões que podem ocorrer cotidianamente em situações similares de uso.

Adicionalmente, deve-se considerar que o volume de emissão atmosférica de um veículo automotor deve considerar, além das questões técnicas que envolvem a sua mecânica e motorização, o seu nível de utilização pelo condutor. Dessa forma, há milhares de veículos que, apesar de terem a mesma marca, modelo e ano de fabricação, tem níveis de utilização e, conseqüentemente, de emissão muito diferentes.



Há veículos que rodam 10 mil km ao ano, ou menos, enquanto há outros que rodam mais de 100 mil km no mesmo período.

A imensa diversidade de marcas e modelos veiculares em circulação no País, com todas as questões técnicas envolvidas, associadas com o nível de utilização individual de cada condutor, geram não só uma grande complexidade para a definição dos níveis de emissão a serem compensados, mas também trazem mais uma burocracia aos serviços dos órgãos responsáveis pela fiscalização e segurança do trânsito, além de altos custos aos governos locais com a criação de novas estruturas dedicadas para esse fim.

Esse fato ilustra apenas um pequeno ponto acerca da complexidade de se definir uma metodologia justa para a compensação de emissões veiculares pelos condutores em toda e qualquer Nação.

Por essa razão, o Governo Brasileiro, acertadamente, buscou uma outra lógica para a redução de emissões veiculares. Ao invés de buscar a compensação das emissões, que mitigam, mas não resolvem o problema (porque os gases continuam a ser emitidos), ele criou mecanismos que incentivam a transição energética e adoção de veículos automotores menos poluentes, como pode ser verificado no ponto a seguir.

Na busca pela redução das emissões de carbono pelos veículos automotores, o Governo Brasileiro, após amplo debate e aprovação na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, sancionou, em junho de 2024, a Lei nº 14.902/2024, que institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover), com o objetivo de descarbonizar a frota automotiva do país, utilizando medidas que vão além do território nacional e impactam, inclusive, a indústria global de atendimento ao mercado brasileiro.

O Governo Brasileiro, através do programa desenvolvido pelo Departamento de Desenvolvimento da Indústria de Alta-Média Complexidade Tecnológica, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), trouxe como lógica para a redução da emissão de carbono de veículos automotores a definição de padrões mais exigentes de eficiência energética, limites mínimos de reciclagem e tributação considerando questões de sustentabilidade, apresentando assim uma outra estratégia para promover a



redução de emissão de gases nessa cadeia, que não a compensação por meio da aquisição de créditos de carbono.

O programa traz em seu escopo requisitos obrigatórios para comercialização e importação de veículos novos no País, que avaliam a eficiência energética no ciclo do tanque à roda e emissão de dióxido de carbono (eficiência energético-ambiental) no ciclo do poço à roda, reciclabilidade, rotulagem veicular integrada e desempenho estrutural. O programa também prevê um Sistema “bônus-malus” (recompensa/ penalização) na cobrança de IPI, a partir de indicadores que levam em conta: fonte de energia para propulsão; consumo energético; potência do motor; reciclabilidade e desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção.

Entendemos assim, que para além das complexidades operacionais apresentadas no tópico anterior, a política atualmente adotada pelo Governo Brasileiro para incentivar a redução da emissão de carbono pela frota automotiva nacional segue na linha da modernidade, inovação e atuação global no mercado veicular, adotada através do formalizada por meio da legislação que institui o Programa Mover.

Dessa forma, fica ainda mais clara a necessidade de exclusão do artigo 59 do referido PL 182/2024, dispositivo diverso à essa lógica, que vai na contramão das atuais políticas já implementadas pelo Governo brasileiro.

Ademais, conforme demonstrado no tópico a seguir, é possível verificar que, além de contrariar toda a lógica das políticas adotadas pelo Governo brasileiro, o tema gera contradições junto aos próprios dispositivos legais apresentados no texto do referido Projeto de Lei (PL 182/2024).

O PL 182/2024, que institui o Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SBCE), ao longo de toda sua extensão traz disposições a respeito das regras e do funcionamento desse sistema. No entanto, apenas ao final da Seção II, ao apresentar as disposições finais e transitórias, foi inserida, de forma desconexa e à parte o art. 59, que aponta a compensação da emissão de carbono por veículos.



Dessa forma, como o objetivo do referido PL não foi tratar das emissões veiculares, o tema não foi alvo de endereçamento no referido PL, gerando contrariedades ao texto e à lógica da matéria.

Assim, é possível observar que o inciso IV do art. 4º estabelece que caberá ao Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SBCE), ambiente regulado pelo Poder Executivo Federal, definir os limites máximos de emissões em conformidade com as metas definidas na Política Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC), instituída pela Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009. Contudo, o art. 59, quando se trata da emissão por veículos, delega às entidades executivas de trânsito dos Estados e do Distrito Federal a regulamentação das emissões de veículos automotores, criando uma duplicidade no controle e aplicação da legislação.

Para além dessa duplicidade, o texto responsabiliza os estados pela regulamentação de um tema já amplamente estudado e avaliado pelo

Governo Federal, com liderança do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), que instituiu a sua política de redução de emissões veiculares por meio do desenvolvimento do Programa Mover e da criação de regras para o setor automotivo tema tratado na Lei 14.902/2024.

Por todo o exposto, para melhor proveito da matéria e garantia da sua segurança jurídica, sugere-se aos nobres parlamentares a supressão do art. 59 do PL 182/2024.

Sala das sessões, 4 de novembro de 2024.

**Senador Laércio Oliveira**  
(PP - SE)

