



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador CID GOMES

**PARECER N° , DE 2025**

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 **CID GOMES**

**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, a partir de 1º de janeiro de 2030;



- ii) vedar a circulação de automóveis com motores a combustão, exceto os abastecidos exclusivamente com biocombustíveis, de coleção, oficiais, de representação diplomática e de visitantes estrangeiros, a partir de 1º de janeiro de 2040;
- iii) conceituar veículo de tração elétrica.

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

Em sua justificação, o autor informa 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, I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

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 sadias qualidade de vida, na forma do seu 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 a combustíveis fósseis. Portanto, para alcançar as metas do governo brasileiro de reduzir as emissões de gases de efeito estufa pela metade até 2030 em comparação com os níveis de 2005, bem como de atingir neutralidade climática até 2050, em atendimento ao art. 4º, parágrafo 19, do Acordo de Paris, que prevê estratégias de descarbonização da economia no longo prazo, o setor de transportes precisa avançar rumo à emissão zero.

Segundo estudo de Mera *et al*, *Comparação das emissões de gases de efeito estufa no ciclo de vida de carros de passeio a combustão e elétricos no Brasil* (International Council on Clean Transportation, 2023), o setor de transportes do Brasil respondeu por 13% das emissões nacionais de GEE em 2020 e foi a terceira maior fonte de emissões depois da agricultura (35%) e da mudança no uso da terra (27%). Sozinho, o transporte rodoviário é responsável por 94% da demanda de energia no setor de transportes, sendo 46% de veículos leves. Em 2022, o país tinha um estoque de cerca de 38 milhões de carros de passeio e 1,6 milhão de vendas de carros novos, constituindo o sétimo maior mercado de carros de passeio do mundo.

A eletromobilidade no Brasil vem aumentando significativamente. Em 2024, segundo a Associação Brasileira do Veículo Elétrico, houve o aumento de 89% de emplacamentos de veículos eletrificados em relação ao ano de 2023. No entanto, o mercado brasileiro é caracterizado por veículos com motor de combustão interna flexíveis para etanol e gasolina, que representaram 79,3 % das vendas de carros de passeio em 2024, segundo a ANFAVEA. As vendas de carros elétricos híbridos plug-in e elétricos a bateria, juntas, aumentaram de 3,4% em 2023 para 4,4% em 2024. Apesar do aumento das vendas, o Brasil possui uma frota baixa de veículos elétricos, em comparação com países europeus, China e Estados Unidos da América.

Do ponto de vista da transição global para veículos elétricos, a falta de produção doméstica e de políticas públicas compromete a competitividade internacional da indústria automotiva brasileira, além de fomentar o desenvolvimento sustentável.

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.

Ademais, a proposição considera a transição apenas para automóveis, definidos no anexo I do CTB como o veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.

Entretanto, a despeito de considerarmos o projeto meritório, decorridos cerca de 8 anos da apresentação do PLS, o prazo de 1º de janeiro de 2030 nos parece exíguo para o cumprimento das metas estabelecidas.

Nesse sentido, a emenda que ora apresentamos visa a apresentar texto alternativo, mantendo-se integralmente o propósito do PLS, qual seja, a de vedar a comercialização de automóveis novos com motor a combustão em 1º de janeiro de 2035, de modo a compatibilizá-lo com a realidade atual brasileira. Este prazo mais dilatado é adotado em importantes jurisdições, como a da União Europeia.

### III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 304, de 2017, com a seguinte emenda:

#### EMENDA Nº -CMA

Dê-se ao art. 339-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, acrescido pelo art. 2º do PLS nº 304, de 2017, a seguinte redação:

**“Art. 339-A.** Fica vedada, a partir de 1º de janeiro de 2035, a comercialização de automóveis novos dotados de motor a combustão interna.

*Parágrafo único.* Exclui-se a vedação do *caput* aos veículos abastecidos exclusivamente com biocombustíveis, nos termos do inciso XXIV do art. 6º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.”



Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



Assinado eletronicamente, por Sen. Cid Gomes

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/3562821261>