



SENADO FEDERAL

PARECER (SF) Nº 93, DE 2018

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 454, de 2017, do Senador Telmário Mota, que Altera a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências, para dispor sobre a vedação a comercialização e a circulação de automóveis movidos a combustíveis fósseis.

PRESIDENTE EVENTUAL: Senador Dalirio Beber

RELATOR: Senador Cristovam Buarque

16 de Outubro de 2018



PARECER Nº DE 2018

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 454, de 2017, do Senador Telmário Mota, que *altera a Lei nº 8.723, de 28 de outubro de 1993, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores e dá outras providências, para dispor sobre a vedação a comercialização e a circulação de automóveis movidos a combustíveis fósseis.*



Relator: Senador **CRISTOVAM BUARQUE**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o PLS nº 454, de 2017, que dispõe sobre a vedação à comercialização e à circulação de automóveis movidos a combustíveis fósseis.

Para isso, o art. 1º do PLS em tela propõe alterar o art. 16-A da Lei nº 8.723, de 1993, para vedar a comercialização de veículos novos de tração automotora por motor a combustão no Brasil a partir de 1º de janeiro de 2060. De acordo com a redação proposta para o § 1º do art. 16-A, essa vedação não se aplicará aos veículos abastecidos exclusivamente com biocombustíveis, definidos pelo inciso XXIV do art. 6º da Lei nº 9.478, de 1997. O § 2º do art. 16-A estabelece as cotas de participação de veículos de tração automotora por motor a combustão no total de vendas, que deverão ser de no máximo 90% a partir de 1º de janeiro de 2030; 70% a partir de 1º de janeiro de 2040; e 10% a partir de 1º de janeiro de 2050, conforme, respectivamente, os incisos I, II e III do § 2º do art. 16-A.

O art. 2º do PLS nº 454, de 2017, contém a cláusula de vigência.

O PLS foi distribuído às Comissões de Assuntos Econômicos; e de Meio Ambiente, cabendo à última a decisão terminativa.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Na 21ª Conferência das Partes das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas, os chefes de Estado assumiram compromisso no sentido de manter o aumento da temperatura média global em bem menos de 2 °C acima dos níveis pré-industriais e de envidar esforços para limitar o aumento da temperatura a 1,5 °C acima dos níveis pré-industriais.

De acordo com dados apresentados em estudo da Fundação Getúlio Vargas – FGV sobre carros elétricos, o setor de transportes é responsável por 15% das emissões de gases de efeito estufa – GEE no mundo.

Como parte do esforço para se evitar os efeitos catastróficos das mudanças climáticas, os combustíveis fósseis não poderão mais ser a principal fonte de energia para mover nossos veículos.

Nesse contexto, os veículos elétricos são uma alternativa para a redução da dependência do uso de combustíveis fósseis e, consequentemente contribuem para mitigar os efeitos nocivos da poluição gerada pelos motores a combustão.

A despeito da sua importância como parte do esforço para redução das emissões de GEE, o percentual de veículos elétricos no Brasil é ínfimo, mesmo se considerarmos os modelos híbridos movidos a gasolina.

Para impulsionarmos o desenvolvimento desses veículos elétricos, deve ser considerada a proibição futura da circulação de veículos movidos a combustíveis fósseis.

Ademais, o Brasil não pode ser apenas expectador das inovações da indústria automobilística. É preciso que o País tome uma decisão estratégica a esse respeito.

A inserção dos carros elétricos no mercado deve estar na agenda do Brasil. Países como Alemanha, Noruega, Índia, França, Reino Unido, Holanda e China já anunciaram a redução, ou mesmo a extinção, da produção e venda de veículos movidos a combustíveis fósseis. É necessário que o



Brasil acompanhe essa mudança. O país precisa acelerar a produção dos carros elétricos não só para induzir um maior desenvolvimento da indústria brasileira, como também para apoiar a sustentabilidade do meio ambiente.

A estipulação de datas para a inserção paulatina dos veículos elétricos, bem como para a extinção dos veículos que utilizam combustíveis fósseis, forçará as indústrias a buscarem eficiência na produção dos veículos elétricos, de maneira a reduzir seus custos de produção, para se manterem competitivas no mercado.

Em um primeiro momento, a indústria brasileira poderá atender ao disposto na lei com a produção de carros híbridos abastecidos com etanol. Essa possibilidade facilitará a transição de um mercado baseado em veículos à combustão rumo a um mercado com oferta de veículos com motores apenas elétricos.

Uma vantagem da introdução inicial de veículos híbridos que utilizem etanol é o aproveitamento da infraestrutura de postos de abastecimento de combustível hoje existente em nosso país.

Mesmo que seja necessária a queima de combustíveis fósseis para a geração de energia elétrica para alimentar os veículos, ainda assim serão gerados menos resíduos poluentes do que a queima direta nos motores a combustão. O motor elétrico é mais eficiente do que o motor à combustão, portanto, emite menos poluentes ainda que a energia utilizada para carregar as baterias seja obtida do carvão. Além disso, à medida que os veículos elétricos sejam introduzidos, o necessário aumento na geração de energia poderá se dar a partir de fontes renováveis e de baixas emissões.

Ademais, com o desenvolvimento de novas tecnologias, será possível recarregar as baterias dos veículos elétricos durante os períodos de baixa demanda de energia, bem como utilizá-las no fornecimento de energia à rede em horários críticos.

Finalmente, destaco que induzir a inserção do Brasil na produção desse tipo de veículos agora, enquanto é uma tecnologia recente, aumentará as chances de o país desenvolver uma indústria forte no segmento.

III – VOTO



Ante o exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 454, de 2017.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





Relatório de Registro de Presença
CAE, 16/10/2018 às 10h - 32ª, Ordinária
Comissão de Assuntos Econômicos

MDB	
TITULARES	SUPLENTE
RAIMUNDO LIRA	1. EDUARDO BRAGA
ROBERTO REQUIÃO	2. ROMERO JUCÁ
GARIBALDI ALVES FILHO PRESENTE	3. JOSÉ AMAURI PRESENTE
ROSE DE FREITAS	4. WALDEMIR MOKA PRESENTE
SIMONE TEBET	5. AIRTON SANDOVAL PRESENTE
VALDIR RAUPP PRESENTE	6. DÁRIO BERGER
FERNANDO BEZERRA COELHO PRESENTE	

Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PDT, PT)	
TITULARES	SUPLENTE
GLEISI HOFFMANN	1. ACIR GURGACZ
HUMBERTO COSTA	2. FÁTIMA BEZERRA
JORGE VIANA	3. PAULO PAIM PRESENTE
JOSÉ PIMENTEL PRESENTE	4. REGINA SOUSA PRESENTE
LINDBERGH FARIAS	5. PAULO ROCHA PRESENTE
KÁTIA ABREU	6. RANDOLFE RODRIGUES

Bloco Social Democrata (PSDB, DEM)	
TITULARES	SUPLENTE
TASSO JEREISSATI	1. ATAÍDES OLIVEIRA
RICARDO FERRAÇO	2. DALIRIO BEBER PRESENTE
JOSÉ SERRA	3. FLEXA RIBEIRO PRESENTE
RONALDO CAIADO	4. DAVI ALCOLUMBRE
JOSÉ AGRIPINO PRESENTE	5. MARIA DO CARMO ALVES PRESENTE

Bloco Parlamentar Democracia Progressista (PP, PSD)	
TITULARES	SUPLENTE
OTTO ALENCAR	1. SÉRGIO PETECÃO PRESENTE
OMAR AZIZ	2. JOSÉ MEDEIROS
CIRO NOGUEIRA	3. GIVAGO TENÓRIO PRESENTE

Bloco Parlamentar Democracia e Cidadania (PV, PSB, PCdoB, REDE, PPS, PODE)	
TITULARES	SUPLENTE
LÚCIA VÂNIA	1. RUDSON LEITE
LÍDICE DA MATA PRESENTE	2. CRISTOVAM BUARQUE PRESENTE
VANESSA GRAZZIOTIN PRESENTE	3. VAGO

Bloco Moderador (PTC, PTB, PR, PRB)	
TITULARES	SUPLENTE
WELLINGTON FAGUNDES PRESENTE	1. PEDRO CHAVES PRESENTE
ARMANDO MONTEIRO	2. CÁSSIO CUNHA LIMA
TELMÁRIO MOTA	3. CIDINHO SANTOS PRESENTE

DECISÃO DA COMISSÃO

(PLS 454/2017)

**A COMISSÃO APROVA O RELATÓRIO, QUE PASSA A CONSTITUIR O
PARECER DA CAE, FAVORÁVEL AO PROJETO.**

16 de Outubro de 2018

Senador DALIRIO BEBER

Presidiu a reunião da Comissão de Assuntos Econômicos