



# **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 N° 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.

 SF/18089.65863-55

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 21<sup>a</sup> 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

SF/18089.65863-55

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 veículo agora, enquanto é uma tecnologia recente, aumentará as chances de o país desenvolver uma indústria forte no segmento.

### **III – VOTO**



SF/18089.65863-55

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

||||| SF/18089.65863-55



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

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

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

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

Bloco Parlamentar Democracia Progressista (PP, PSD)		
TITULARES	SUPLENTES	
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	SUPLENTES	
LÚCIA VÂNIA	1. RUDSON LEITE	
LÍDICE DA MATA	2. CRISTOVAM BUARQUE	PRESENTE
VANESSA GRAZZIOTIN	3. VAGO	

Bloco Moderador (PTC, PTB, PR, PRB)		
TITULARES	SUPLENTES	
WELLINGTON FAGUNDES	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