

**PARECER Nº 222/2014 DA COMISSÃO DE TRÂNSITO, TRANSPORTE, ATIVIDADE ECONÔMICA, TURISMO, LAZER E GASTRONOMIA SOBRE O PROJETO DE LEI Nº 276/2012.**

O presente projeto de lei, de autoria da nobre Vereador Donato, estabelece a política municipal de incentivo ao uso de carros elétricos ou movidos a hidrogênio e dá outras providências.

A propositura define formas de incentivo ao uso de automóveis elétricos, movidos a hidrogênio ou híbrido (movido a combustão e a eletricidade ou hidrogênio), com valor igual ou inferior a R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais):

a) Devolução da quota parte do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) pertencente ao Município (50 %), durante os 05 (cinco) primeiros anos, aos proprietários daqueles veículos;

b) Bônus de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), concedidos pelo Poder Público Municipal a todo proprietário de veículo a combustão que o substitua por um novo movido à eletricidade ou a hidrogênio, desde que seja fabricado no Brasil. Este benefício ficará disponível por até 05 (cinco) anos, a contar do início da vigência da lei, exclusivamente aos veículos licenciados na cidade de São Paulo; e,

c) Autorização à Secretaria Municipal de Transportes para editar regulamentação que exclua esses veículos do rodízio municipal de circulação de veículos.

Também estabelece limite temporal para que todos os táxis (2.022) e toda frota de ônibus (2.025) do Sistema Municipal de Transporte da cidade de São Paulo sejam substituídos por veículos com motores movidos a eletricidade, hidrogênio, álcool ou gás natural.

Em sua justificativa, o Autor argumenta que o incentivo à disseminação de veículos elétricos e movidos a hidrogênio beneficia diretamente o cidadão com a diminuição da poluição, melhoria do meio ambiente e redução dos danos provocados à saúde.

Também foram apresentadas experiências de incentivos fiscais e financeiros à utilização de veículos não poluentes em outros países, bem como estudos comparativos de custos de rodagem entre carros tradicionais e elétricos, bem como de impacto da poluição na saúde das pessoas.

A Comissão de Constituição, Justiça e Legislação Participativa manifestou-se pela LEGALIDADE e CONSTITUCIONALIDADE do projeto de lei.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente realizou duas audiências públicas nos dias 26/06/2013 e 07/08/2013. Em nenhuma das audiências houve manifestação sobre o projeto de lei.

A Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente manifestou-se FAVORAVELMENTE à propositura.

A Comissão de Administração Pública manifestou-se FAVORAVELMENTE à aprovação do projeto de lei.

A utilização de veículos elétricos como alternativa aos movidos por motores a combustão ainda engatinha nos países desenvolvidos e é uma realidade muito distante no Brasil.

Na Alemanha, cuja frota está na casa dos 43 milhões de veículos, apenas 7 mil são elétricos, mas o governo pretende alcançar a marca de um milhão até o ano de 2.020. (Fonte: artigo: Alemanha quer 1 milhão de carros elétricos, mas enfrenta entraves. Disponível em

<<http://noticias.terra.com.br/ciencia/sustentabilidade/alemanha-quer-1-milhao-de-carros-eletricos-mas-enfrenta-entraves,83eb5fd80b4ee310VgnCLD200000dc6eb0aRCRD.html>>. Consultado em: 29/11/2013).

No Japão, as montadoras Toyota, Nissan, Honda e Mitsubishi se uniram para aumentar o sistema de carregamento de carros elétricos e híbridos plug-in no Japão. O projeto será assistido e subsidiado pelo governo japonês. As montadoras

calculam que o investimento em infraestrutura possibilitará que a venda de veículos elétricos representem entre 15% e 20% das vendas totais até 2.020. (Fonte: artigo Montadoras se juntam no Japão para garantir recarga de carros elétricos. Disponível em: <<http://g1.globo.com/carros/noticia/2013/07/montadoras-se-juntam-no-japao-para-garantir-recarga-de-carros-eletricos.html>>. Consultado em: 29/11/2013).

No Brasil, segundo estudos realizados por Wittmann, D; Bermann, C; e, Wittmann, T.F., no artigo Análise Crítica da Integração em Larga Escala de Veículos Elétricos no Brasil, apresentado no 4th International Workshop Advances in Cleaner Production, realizado no mês de maio de 2013, em São Paulo-SP, os pesquisadores concluíram que:

- Os veículos elétricos representam opção não poluente dos centros urbanos, consumidora de menos combustível e vantajosa para países com recursos renováveis para transformação, caso do Brasil;
- O governo tem se abastido, mantendo barreira à integração, devido à concentração dos esforços no etanol e nos motores bicombustíveis;
- O principal determinante do crescimento será representado por políticas públicas que venham a ser adotadas;
- Nos parâmetros atuais, a integração deverá ocorrer de início de forma lenta, sem introduzir grandes problemas na matriz de geração de eletricidade do país;
- No longo prazo, a integração em alta escala seria capaz de propiciar redução de consumo final para a matriz energética;
- O grande risco seria não integrar-se. O país se defasaria da vanguarda tecnológica e por consequência perderia a oportunidade de participação da economia brasileira em um mercado internacional que já cresce e tende a agigantar-se.

A pesquisa acima trouxe também os seguintes dados:

- Em 02/2013, havia somente 72 veículos elétricos leves emplacados no Brasil inteiro;
- Não existe rede de abastecimento para veículos elétricos no Brasil;
- Em São Paulo há apenas um posto de abastecimento, composto por três unidades de carregamento, localizado no Instituto de Eletrotécnica e Energia (IEE) da Universidade de São Paulo (USP), disponibilizado a convênios com entidades públicas e privadas de pesquisa.
- Este posto do IEE atende o programa da Prefeitura de São Paulo, no abastecimento de frota de 10 taxis movidos a energia elétrica.
- A falta de infraestrutura de abastecimento ocasiona o seguinte círculo vicioso: não há eletro postos porque não circulam veículos elétricos nas ruas e não circulam veículos elétricos porque não há como abastecê-los.
- O preço de um veículo elétrico ou híbrido ainda é muito alto em relação a um veículo com motor a combustão. Dessa forma, considerando que o carro percorra uma média de 100 km/dia, mesmo que o custo do combustível/km seja mais barato nos elétricos e nos híbridos, o custo total ao longo do tempo fica quase igual nos veículos com motor a combustão e nos elétricos e mais alto nos veículos híbridos.

Para fins de comparação, em 2012 o Japão colocou cerca de 24.000 novos veículos elétricos nas suas ruas e a Alemanha 7.000 veículos.

No Japão, existem 1.700 pontos de carga rápida e 3 mil postos de recarga "normal" para veículos elétricos, o que é considerado insuficiente. O governo vai disponibilizar 100,5 bilhões de ienes (cerca de 1 bilhão de dólares) para a expansão de tais estações.

Na Alemanha, os carros elétricos ainda trazem muitas desvantagens: a autonomia é limitada, existem apenas cerca de 2 mil estações de recarga públicas no país, e nem todo mundo pode recarregar o veículo na garagem de casa.

Apenas o equipamento de recarga, que ainda é um projeto piloto no Brasil, exige aporte de aproximadamente R\$ 70 mil. O valor para adequar a recepção de energia do posto de combustível mais R\$ 30 mil. (Fonte: artigo Carro elétrico chega no

Brasil em 5 anos. Disponível em: <<http://www.dgabc.com.br/Noticia/40179/carro-eletrico-chega-no-brasil-em-5-anos>>. Consultado em: 29/11/2013).

Com relação ao projeto de lei em análise, cumpre ressaltar os seguintes pontos:

- O projeto de lei vai ao encontro de parte dos motivos da baixa adesão ao uso de carros elétricos, qual seja o preço elevado. Dessa forma a devolução de parte do IPVA e o bônus de R\$ 10 mil reais seria uma forma de mitigar esse entrave.
- Entretanto, em que pese o baixo número de veículos atingidos pela medida, a devolução de parte do IPVA é uma espécie de renúncia fiscal, que produz efeitos orçamentários. Sobre o bônus, o Autor não informou qual seria a fonte dos recursos para bancar esse incentivo, nem o impacto orçamentário. A Comissão de mérito deverá verificar se há a necessidade de estudo de impacto e compensação orçamentária, de acordo com a Lei de Responsabilidade Fiscal.
- Ainda quanto ao bônus de R\$ 10 mil reais, a parte final do artigo 4º exigindo que o veículo seja fabricado no Brasil torna a ação inócua, uma vez que não há até o presente momento nenhum modelo de carro elétrico fabricado no país. Há tratativas para que isso ocorra, mas sem data prevista, pois dependerá de aumento na demanda. Nesse sentido, dever-se-ia estender esse bônus também aos veículos importados.
- Nem sequer mencionamos os veículos movidos a hidrogênio, que não estão disponíveis comercialmente no mundo, havendo previsão de lançamento somente em 2015. No Brasil não há previsão.
- Os preços dos veículos elétricos e híbridos são muito caros se comparados aos veículos com motor a combustão (i-Miev, da Mitsubishi, cerca de R\$ 200.000,00; Leaf, da Nissan que será vendido somente a partir de 2014, cerca de R\$ 200.000,00; o híbrido Prius, da Toyota, cerca de R\$ 120.000,00). Portanto atualmente, a propositura só atenderia basicamente aos veículos híbridos.
- Para que haja alguma vantagem financeira significativa para a aquisição de veículos elétricos ou híbridos, as outras esferas governamentais também deverão promover incentivos fiscais para a redução de seus preços.
- Além do mais, será necessário que haja uma infraestrutura de abastecimento para os veículos movidos exclusivamente a eletricidade.

De qualquer forma, é importante incentivar a utilização de veículos movidos com outras matrizes energéticas, alternativamente aos combustíveis fósseis. As novas tecnologias normalmente têm um custo elevado no começo, mas tendem a baratear com a massificação.

Portanto, tendo em vista que o projeto de lei pretende incentivar a utilização de veículos movidos a eletricidade e a hidrogênio, dessa forma melhorando a qualidade do ar na cidade, quanto ao mérito, a Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo, Lazer e Gastronomia é FAVORÁVEL à aprovação da propositura.

Sala da Comissão de Trânsito, Transporte, Atividade Econômica, Turismo Lazer e Gastronomia, em 19/3/14

Senival Moura – PT – Presidente

Ricardo Young – PPS – Relator

Aurélio Miguel - PR

Claudinho de Souza – PSDB

Coronel Telhada – PSDB

Vavá – PT