

## PARECER Nº , DE 2020

Da COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA, 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 **FABIANO CONTARATO**

### I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) 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) para dispor sobre a vedação a comercialização e a circulação de automóveis movidos a combustíveis fósseis.*

De acordo com a proposição, a partir de 1º de janeiro de 2030, fica vedada, em todo o território nacional, a comercialização de automóveis novos de tração automotora por motor a combustão, exceto os abastecidos exclusivamente com biocombustíveis.

A circulação dos automóveis de tração automotora por motor a combustão passa a ser proibida a partir de 1º de janeiro de 2040, à exceção dos automóveis de coleção, abrangidos na alínea g do inciso II do art. 96 do



Código de Trânsito Brasileiro (CTB); dos automóveis classificados nas hipóteses do art. 96, III, alíneas *a* e *b* dessa lei (veículos oficiais e de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao governo brasileiro); e dos veículos de propriedade de visitantes estrangeiros, até cento e oitenta dias de sua entrada no Brasil.

A proposição ainda acrescenta ao anexo I do CTB o conceito de “veículo de tração elétrica”, entendido como aquele equipado com motor elétrico para tração das rodas, que opere conectado a fonte externa de eletricidade, ou com acumuladores que possam ser carregados por fonte externa de eletricidade.

De acordo com a cláusula de vigência, a lei resultante entra em vigor na data de sua publicação.

Em sua justificção, o nobre autor lembra que, no mundo todo, 95% da energia utilizada pelos veículos vêm da queima de combustíveis fósseis e, por isso, o setor de transportes responde pela sexta parte das emissões mundiais de dióxido de carbono, principal agente do efeito estufa.

Felizmente, anota o proponente, já se encontram disponíveis soluções tecnológicas que permitem o enfrentamento dessa questão. As principais são os automóveis movidos a eletricidade, carregados pelas tomadas da rede elétrica, como já ocorre em outros países, e, sobretudo no Brasil, os automóveis movidos a biocombustível.

Após a análise deste colegiado, a proposição seguirá para a apreciação terminativa da Comissão de Meio Ambiente (CMA).

Não foram apresentadas emendas.

## II – ANÁLISE

Compete à CCJ, nos termos do art. 101, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), pronunciar-se sobre a



constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade dos projetos que lhe forem submetidos.

Sob o ponto de vista da constitucionalidade, verifica-se que compete à União legislar concorrentemente com os Estados, Distrito Federal e Municípios, sobre a conservação da natureza e a proteção do meio ambiente (art. 24, VI). Sobre essa matéria não recai qualquer reserva de iniciativa legislativa, de modo que é perfeitamente legítima, no tema, a iniciativa parlamentar, tal como prevista no art. 61 da Constituição Federal.

Compete-nos pontuar que as normas constitucionais programáticas, como as que tangenciam a questão ambiental, são normas-princípios, superiores às demais disposições constitucionais, por seu nível de abstração e generalidade, assumindo, portanto, um caráter de maior gravidade quando de sua violação. Destacamos o *caput* do art. 225, que estabelece, como fundamental, o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, por ser essencial à sadia qualidade de vida. Fez bem o Supremo Tribunal Federal assentar que se trata de um direito fundamental de terceira geração. Afinal, cuida-se não só da proteção do meio ambiente em prol de uma melhor qualidade de vida da sociedade atual, como também das futuras gerações, positivando, assim, o valor da solidariedade, imprescindível a uma sociedade pacífica e estável.

São esses o sentido e o propósito do PLS nº 304, de 2017, que pretende a reorientação de um mercado, cuja insustentabilidade é reconhecida à exaustão. Caminharíamos rumo a um anacronismo incoerente e fundamental se não contássemos com proposições como a que ora debatemos, que de maneira corajosa e temporalmente equilibrada põe fim a uma cadeia produtiva que todos sabemos ser insustentável. À propósito, lembre-se que, segundo nossa Lei Maior, a ordem econômica tem como princípio, entre outros, a defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação. Aprovar o Projeto de Lei em tela é se perfilar a essa salutar principiologia que se fundamenta na sustentabilidade social, econômica e ambiental.



Em suma, não há conflito do PLS com disposições constitucionais e com o Regimento Interno do Senado. Assim sendo, o projeto atende aos requisitos de constitucionalidade e regimentalidade. No tocante à técnica legislativa, a proposição segue os ditames da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.

### III – VOTO

Por todo o exposto, votamos pela **aprovação** do PLS nº 304, de 2017.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

