



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 11.084-A, DE 2018** **(Do Sr. Beto Rosado)**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para estabelecer como diretriz, para contratação de serviços de transporte público coletivo quantidade mínima de veículos movidos a energia renovável; tendo parecer da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, pela aprovação (relator: DEP. PROFESSOR JOZIEL).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO URBANO E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

### **SUMÁRIO**

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 10 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para estabelecer como diretriz para contratação de serviços de transporte público coletivo quantidade mínima de veículos movidos a energia renovável.

Art. 2º O art. 10 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VI:

“Art. 10.....

.....

VI – estabelecimento de quantidade mínima de veículos movidos a energia renovável na frota, garantida a exigência de pelo menos um veículo em cada Município.

.....”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

Com a aprovação do Congresso Nacional, em 2016, o Brasil ratificou o Acordo de Paris, que representa acordo global voltado para combater os efeitos das mudanças climáticas, bem como reduzir as emissões de gases de efeito estufa. O Brasil se comprometeu, por meio da Contribuição Nacional Determinada (NDC) para consecução do objetivo do Acordo, a perseguir ousadas metas de redução de emissões de gases de efeito estufa e de aumento da participação de bioenergia sustentável na sua matriz energética.

O sucesso desse desafio, encarado pelos 195 países signatários da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (UNFCCC), somente será alcançado com a transformação da frota de veículos baseada em motores a combustão naqueles movidos a energia limpa e renovável.

Segundo dados do Anuário do Transporte 2017 da Confederação Nacional do Transporte (CNT), a frota de ônibus a serviço do transporte coletivo urbano no Brasil é composta por 107.000 veículos, 18% do total de ônibus em circulação. Por isso, e por circularem nos centros urbanos, onde a questão da poluição

do ar é ainda mais crítica, faz-se urgente a adoção de determinações legais que impulsionem a adoção de fontes de energia limpa no contexto do transporte coletivo dentro das cidades.

Segundo a Organização Mundial da Saúde, a poluição atmosférica causa 3.7 milhões de mortes no mundo. Na cidade de São Paulo, a poluição do ar mata três vezes mais pessoas do que acidentes de trânsito. Durante a greve dos caminhoneiros ocorrida em maio deste ano, a qualidade do ar na capital paulista aumentou em 50%, o que mostra que modificações em seguimento de veículos como o que aqui propomos pode gerar grande benefício a todos.

O Brasil consumiu, em 2017, 136 bilhões de litros de combustíveis. Elemento importante na composição da tarifa, o preço dos combustíveis no País tem sido frequentemente apontado como causador de pressão inflacionária. O uso de energia limpa e renovável também oferece a oportunidade de afastar do transporte público coletivo urbano os impactos da flutuação do preço do petróleo.

Entendemos que o papel da Lei de Mobilidade Urbana e da legislação federal, especialmente no que diz respeito ao transporte coletivo urbano, é o de estabelecer diretrizes gerais de abrangência nacional, deixando que as especificidades de cada região sejam reguladas pelos municípios. Nesse sentido, o texto proposto oferece à política urbana local a liberdade de definir a proporção adequada entre veículos a combustão interna e veículos movidos por energia renovável sem, contudo, deixar de impor ao gestor que adote, em algum grau, o importante avanço que representa a utilização de energia limpa no transporte público urbano.

Pelo exposto, e por acreditarmos que a medida contribuirá de forma determinante para a ampliação da adoção de veículos movidos a energia limpa e renovável no Brasil, rogamos aos nobres Pares apoio para aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 28 de novembro de 2018.

Deputado BETO ROSADO

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**  
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
 Seção de Legislação Citada - SELEC

**LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012**

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

**A PRESIDENTA DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

**CAPÍTULO II**  
**DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE**  
**PÚBLICO COLETIVO**

.....

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

.....

.....

## COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

### I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei (PL) nº 11.084, de 2018, objetiva alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para inserir, entre as diretrizes de contratação de serviços de transporte público coletivo, o estabelecimento de “quantidade mínima de veículos movidos a energia renovável na frota, garantida a exigência de pelo menos um veículo em cada Município”.

O nobre autor, Deputado Beto Rosado, justifica sua proposição com o argumento de que a transição da frota para veículos movidos a energia renovável é essencial para reduzir a emissão de gases de efeito estufa, para reduzir a poluição atmosférica e reduzir a dependência do setor de transporte do mercado de petróleo e suas flutuações de preços.

A proposição tramita em regime ordinário, está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e foi distribuída à Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (Cmads), à Comissão de Viação e Transportes (CVT), à Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU) e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC).

Nesta Cmads, dentro do prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o Relatório.

### II - VOTO DO RELATOR

Segundo as últimas estimativas de emissão de Gases de Efeito Estufa (GEEs) no Brasil<sup>1</sup>, publicadas pelo Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações (MCTIC), o setor energético liderou o ranking de emissões, sendo responsável por 33% das emissões líquidas em 2015. Ao avaliar os segmentos desse

---

<sup>1</sup> Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações. **Estimativas Anuais de Emissões de Gases de Efeito Estufa no Brasil**. 4ª Edição. Brasil. 2017

setor, quais sejam, industrial, transportes, produção de combustíveis, geração de eletricidade e outros, observa-se que o setor de transportes é o maior responsável pela emissão de GEEs. Dados do Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA)<sup>2</sup> mostram que, em 2015, o setor de transportes foi, sozinho, responsável por 44% das emissões. Em 2016, essa participação subiu para 48,2%. Está evidente, portanto, que o setor de transportes exerce enorme influência no perfil de emissões no País, em virtude da grande dependência da queima de combustíveis fósseis. Além da emissão de GEEs, a queima desses combustíveis provoca poluição atmosférica e, como bem destacou o autor do projeto, é causa de doenças pulmonares que, em diversos casos, levam pessoas à morte.

Diante desse contexto, a transição da frota de veículos brasileira para fontes renováveis e limpas de energia é estratégia fundamental para reduzir os níveis de emissões de GEEs e os níveis da poluição atmosférica. Com consequência, tem-se a elevação da qualidade de vida e do bem-estar da população, em conjunto com a preservação ambiental e com o cumprimento de acordos globais para a mitigação dos efeitos das mudanças climáticas.

Além dos claros benefícios socioambientais, há que se destacar que a transição da frota para fontes renováveis de energia tende a reduzir a fragilidade do setor, hoje extremamente dependente do mercado de combustíveis. A crise de abastecimento que assolou o País em 2018 revelou ser necessária e urgente a diversificação de fontes de energia para o transporte. Essa diversificação, pode envolver, por exemplo, a eletrificação de parte da frota ou a maior utilização de biocombustíveis, como o etanol. Importante, no entanto, é que se estabeleça uma diretriz ou uma direção para onde o País pretende seguir. Entendo que apontar essa direção para um futuro em que o transporte do Brasil é mais sustentável e menos poluente está alinhado ao interesse público, bem como aos diversos princípios e normas de direito ambiental, em especial com o desenvolvimento sustentável.

Por essas razões, sou favorável ao PL nº 11.084, de 2018, pois, ao determinar que quantidades mínimas de veículos movidos a energia renovável sejam especificadas na contratação dos serviços de transporte público coletivo, deixa

---

<sup>2</sup> INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE. **Emissões dos Setores de Energia, Processos Industriais e Uso de Produtos: documento de Análise 2018**. São Paulo, 2018. Disponível em: <<http://www.energiaeambiente.org.br/emissoes-dos-setores-de-energia-e-processos-industrias---documento-de-analise-2018>>.

positivada a direção que queremos seguir e estimula a transição da frota de forma equilibrada, planejada e flexível.

Por todo o exposto, sou pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 11.084, de 2018.

Sala da Comissão, em 8 de agosto de 2019.

Deputado PROFESSOR JOZIEL  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 11.084/2018, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Professor Joziel.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Agostinho - Presidente, Camilo Capiberibe e Carlos Gomes - Vice-Presidentes, Bia Cavassa, Célio Studart, Daniel Coelho, Jose Mario Schreiner, Leônidas Cristino, Nilto Tatto, Paulo Bengtson, Professor Joziel, Ricardo Izar, Vavá Martins, Zé Vitor, Emanuel Pinheiro Neto, Fernanda Melchionna, Pinheirinho e Reinhold Stephanes Junior.

Sala da Comissão, em 25 de setembro de 2019.

Deputado RODRIGO AGOSTINHO  
Presidente

**FIM DO DOCUMENTO**