



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.972, DE 2021

(Do Sr. Luis Miranda)

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana, para incluir, em suas diretrizes, a prioridade dos modos motorizados elétricos sobre os motorizados de combustão.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO URBANO E

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

APRECIAÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD



PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. LUIS MIRANDA)

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana, para incluir, em suas diretrizes, a prioridade dos modos motorizados elétricos sobre os motorizados de combustão.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para incluir a prioridade dos modos de transporte motorizados elétricos sobre os motorizados de combustão.

Art. 2º O art. 4º da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos XIV e XV:

“Art. 4º

.....
XIV – modos de transporte motorizado elétrico: modalidades que se utilizam de veículos automotores, cuja propulsão seja produzida por ao menos um motor movido a energia elétrica; e

XV - modos de transporte motorizado de combustão: modalidades que se utilizam de veículos automotores, cuja propulsão seja produzida apenas por motor de combustão interna.” (NR)

Art. 3º O inciso II do art. 6º da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º

.....
II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados; dos modos de transporte motorizados elétricos sobre os motorizados de combustão; e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

.....”(NR)





Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O projeto de lei apresentado tem por objetivo fomentar a utilização de veículos movidos a energia elétrica.

Com o avanço tecnológico dos últimos anos, os veículos elétricos já são uma realidade. Alguns países vêm empreendendo esforços para a abolição dos veículos com motores a combustão, enquanto outros possuem planos menos impositivos, focando no incentivo do aumento da frota elétrica.

A substituição dos motores de combustão interna por elétricos contribui com a preservação do meio ambiente, pois os motores elétricos geram índices mínimos de poluição atmosférica, sendo uma opção ambientalmente mais sustentável. Além de diminuir a poluição nos grandes centros urbanos, vai ao encontro da necessidade do Brasil de diminuir sua emissão de gases do efeito estufa, conforme compromisso assumido pelo Acordo de Paris.

Outra vantagem dos motores elétricos é que emitem menos ruídos, de modo a diminuir a poluição sonora nas adjacências das vias e a garantir maior conforto acústico no interior dos veículos, trazendo melhoria principalmente para os usuários do transporte público coletivo.

Embora os custos de aquisição desses veículos sejam relativamente mais elevados do que os movidos a motores de combustão, outra vantagem significativa é que o custo por quilômetro percorrido é mais baixo, sendo mais vantajoso notadamente em veículos com maior período de utilização. Não obstante, essas vantagens, por si só, não são suficientes para impulsionar o uso de veículos elétricos pela população, motivo pelo qual o poder público deve estabelecer normas adicionais de incentivo, como a aqui proposta.

Tendo em vista a competência municipal para organizar e

prestar os serviços públicos de interesse local e para promover o ordenamento

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luis Miranda

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210842237600>





territorial, fica União restrita a estabelecer **diretrizes** para transporte urbano. Nesse contexto, a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre as quais destacamos as transcritas a seguir:

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

(...)

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

(...)

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade:

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes:

Portanto, a proposta apresentada, a qual inclui, no inciso II do referido artigo, a prioridade dos modos de **transporte motorizado elétrico sobre os motorizados de combustão**, coaduna-se com as diretrizes atuais e direciona a mobilidade urbana para as inovações tecnológicas da indústria automobilística e do desenvolvimento sustentável.

Por todo o exposto, esperamos ver a presente matéria apoiada e aprovada por nossos Pares.

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2021.

Deputado Luis Miranda

DEM / DF



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luis Miranda
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210842237600>



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

LEI N° 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 I
DISPOSIÇÕES GERAIS

SEÇÃO I
DAS DEFINIÇÕES

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando- se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens

individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. (*Inciso com redação dada pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018*)

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

SEÇÃO II **DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA**

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018)*

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

.....

.....

FIM DO DOCUMENTO
