



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.519, DE 2023

(Do Sr. Mauricio Neves)

Altera a lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012 para promover a transição do uso de motores de combustão interna para a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, na forma que especifica, e dá outras providências.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
DESENVOLVIMENTO URBANO;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023
(Do Sr. MAURICIO NEVES)

Altera a lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012 para promover a transição do uso de motores de combustão interna para a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, na forma que especifica, e dá outras providências.

Apresentação: 12/07/2023 11:04:31.270 - MESA

PL n.3519/2023

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei tem por objetivo promover a transição do uso de motores de combustão interna para a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, na forma que especifica.

Art. 2º A lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana, passa a vigorar com os seguintes acréscimos e alterações:

“Art. 3º

.....

§ 2º

.....

IV – quanto à adequação ambiental:

- a) poluente;
- b) não poluente.

§3º

.....

IV-A – pontos de recarga elétrica;

.....

Art. 4º

.....



XIV- tecnologias do futuro: técnica, recurso, meio, método, indústria, engenharia, mecanismo, equipamento, artifício e ou conhecimento usados no desenvolvimento de mobilidade urbana cujo emprego substitua tecnologia mais poluente em uso;

XV – adequação ambiental: atendimento a princípios técnicos, éticos, científicos e legais pela atividade de transportes urbanos capaz de garantir a existência de equilíbrio ambiental das cidades às gerações futuras;

XVI – eletromotricidade integral: a fabricação de carros, motos, ônibus e caminhões elétricos, o uso destes veículos movidos à eletricidade e a infraestrutura necessária para que eles possam circular.

.....
Art. 5º

.....
X – prevalência do uso de modos de transporte rodoviário não poluentes sobre modos de transporte rodoviário poluentes.

Art. 6º

I -

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

III - ”

Art. 7º:

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

.....
VI – atingir a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 16.:

.....



VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei;

VII -

VIII – substituir a frota de veículos automotores movidos a combustível fóssil de sua propriedade ou sob sua responsabilidade administrativa por veículos elétricos; e

IX – promover a constituição de consórcios públicos com os Estados e Municípios a fim de atingir a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana no âmbito dos serviços de transporte público interestadual.

Art. 17.:

.....

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

III -

IV – substituir os veículos movidos a combustível fóssil de sua propriedade ou sob sua responsabilidade administrativa por veículos elétricos; e

V - promover a constituição de consórcios públicos com Municípios a fim de atingir a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana no âmbito dos serviços de transporte público intermunicipal.

Art. 18.:

.....

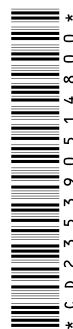
V – substituir a frota de ônibus e outros veículos movidos a combustível fóssil de sua propriedade ou sob sua responsabilidade administrativa por veículos elétricos; e

V - promover a constituição de consórcios públicos com a União e ou o Estado a que pertence a fim de atingir a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana no âmbito dos serviços de transporte público municipal urbano e ou de transporte público intermunicipal.

Art. 21.:

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo tendo em vista a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana;

II - a identificação dos possíveis benefícios fiscais e dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;



III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos gerais estabelecidos e, em especial, os referentes à maior adequação ambiental gradativa do sistema de mobilidade local; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo elétrico, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 22.:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços tendo em vista a substituição gradual de motores de combustão interna por motores elétricos até atingir a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de adequação ambiental, de universalização e de qualidade;

.....

Art. 23.:

.....

II-A concessão de benefícios fiscais à iniciativa privada que investir em eletromotricidade;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada à eletromotricidade integral do sistema e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

Art. 24.....

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana;

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos; e

XII – o estudo do impacto local, regional e geral na demanda de energia elétrica causado pelas adequações voltadas para a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.



* C D 2 3 5 3 9 0 5 1 4 8 0 0 *



§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, e, na medida de seu crescimento urbano, no transporte motorizado elétrico, de acordo com a legislação vigente.

§ 4º

I - até 12 de abril de 2024, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes;

II - até 12 de abril de 2025, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes.” (NR)

“CAPÍTULO V-A

DAS REGRAS GERAIS DA TRANSIÇÃO PARA A ELETROMOTRICIDADE INTEGRAL DO SISTEMA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Art. 24-A Os operadores dos serviços de transporte coletivo por ônibus integrantes do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana promoverão a redução progressiva das emissões de dióxido de carbono (CO2) de origem fóssil até a eliminação total de veículos movidos a motores de combustão interna por meio de sua substituição integral por motores elétricos.

§ 1º A substituição de veículos movidos por motores à combustão por veículos movidos à eletricidade dar-se-á de modo gradual segundo as regras contratuais de idade máxima permitida aos veículos em uso que, ao atingirem, serão retirados da frota a que pertence.

§ 2º O Poder Concedente poderá, a qualquer tempo, mediante acordo e mantido o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, realizar intervenções ambientais extraordinárias, na totalidade ou em parcelas específicas da frota, com o objetivo de sua adequação ambiental.

Art. 24-B No prazo máximo de 10 (dez) anos, as emissões totais de dióxido de carbono (CO2) de origem fóssil, relativamente às emissões totais das frotas em uso, deverão ser reduzidas em 50% (cinquenta por cento); e no



prazo máximo de 20 (vinte) anos, deverão ser reduzidas em 100% (cem por cento).

Parágrafo único. A evolução da adequação ambiental das frotas de transportes coletivos urbanos será permanentemente acompanhada com o objetivo de oportunizar, de modo tempestivo, os arranjos necessários à garantia do cumprimento das metas estabelecidas no *caput*, obedecidas as seguintes regras gerais:

I – o método usado no cálculo das emissões será definido pelo poder Concedente no contrato de concessão segundo fatores típicos de emissão e critérios amplamente utilizados e aceitos pelas autoridades ambientais municipais, estaduais e federais;

II – as empresas operadoras de frotas de transporte coletivo apresentarão ao Poder Concedente:

a) relatório mensal de emissões dos veículos em uso detalhando o consumo de combustível e o número de quilômetros por cada um deles rodados, e o total das emissões de cada poluente e gases de efeito estufa emitidos pela frota;

b) relatório semestral sobre as medidas de controle já tomadas e as providências a serem implementadas para a redução do consumo de combustíveis e de emissões de gases poluentes;

c) programa anual de substituição de lotes de veículos elétricos individualizando com clareza os veículos substituídos e substitutos e respectiva projeção dos benefícios ambientais a serem com a substituição auferidos;

III – os relatórios a que se refere o inciso II deverão ser submetidos à aprovação do Ministério Público e, se for o caso, à auditoria externa;

IV – deverá ser fixada multa para cada veículo que desobedecer as exigências e cronogramas de transição estabelecidos pelo Poder Concedente no edital e contrato de concessão, e suspensas as atividades da empresa infratora, nos casos considerados graves, até a regularização da unidade veicular ou frota em desacordo com os parâmetros estabelecidos nesta Lei.



Art. 24-C As exigências, critérios e prazos para a realização das intervenções ambientais previstas nesta Lei constarão de forma clara e inequívoca nos editais e dispositivos contratuais atendendo metas gradativamente mais rigorosas estabelecidas pelo Poder Concedente para redução das emissões de gases poluentes pelos veículos de transporte coletivo urbano até atingir a eletromotricidade integral do sistema de mobilidade urbana do Ente concedente.” (NR)

.....

“Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços, tendo em vista os seguintes objetivos comuns:

I – redução da poluição local e das doenças por ela provocada;

II – criação e emprego de tecnologias do futuro;

III – desenvolvimento da indústria nacional e de peças de reposição de veículos elétricos; e

IV - redução gradativa do uso de meios de transportes dependentes de combustível fóssil e adoção progressiva da eletricidade até torná-la fonte única de mobilidade dos transportes coletivos urbanos no Brasil.

.....” (NR)

“Art. 27-A Fica vedado, a partir de dois anos contados da data de publicação desta Lei, o uso de ônibus escolar e os de apoio a passageiros em aeroportos movidos a combustível fóssil em todo o território nacional.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de



transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Trata-se de Política que tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, tendo por princípio e objetivo, dentre outros, promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades.

Tem por diretriz o incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes. É neste contexto que ora me valho da presente proposição para promover a transição do uso de motores de combustão interna que hoje caracteriza os sistemas de mobilidade urbanas em nossos municípios para o uso da eletricidade como meio de propulsão dos veículos de transporte coletivos urbanos a fim de conquistar, no prazo de até duas décadas, a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

O mundo já se prepara para um futuro melhor neste âmbito há algum tempo. Trata-se de uma transição necessária na qual o Brasil entra com muito atraso conquanto deveria ter sido protagonista. Ademais disso, é uma imposição constitucional aos Entes federados proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas (arts. 23, VI; 24, VI e VIII; 129, III; 170, VI; 225, IV, §3º, todos da CF de 1988). Temos, pois, de fazê-lo, não só por força das necessidades que nos apresentam os custos da poluição que pressionam nosso sistema de saúde e ou o próprio ambiente no qual se assenta a qualidade de vida que queremos ter, mas, também, por força da Lei Maior.

Trata-se de um processo global de conscientização desta necessidade. Em Shenzhen, na China, p. ex., 100% dos ônibus e táxis já são elétricos. Shenzhen é conhecida como o Vale do Silício chinês. Com mais de 12 milhões



de habitantes, a cidade se tornou um polo econômico importante desde o fim da década de 1970. Isso é um caso paradigmático de uma nova China aberta ao ocidente: foi a primeira zona econômica especial com desenvolvimento de tecnologia de ponta e ambiente propício à inovação¹.

É por conta de suas ruas que esta cidade chinesa tem ganhado a atenção das pessoas mundialmente. A região, que tem uma população próxima a de São Paulo, trocou sua frota de ônibus e, hoje, tem todo seu transporte público operando com veículos elétricos. A cidade é a primeira do mundo a conseguir esse marco, que também promoveu a substituição de sua frota de táxi — a meta de concluir essa etapa até 2020 já foi cumprida².

Mas o Brasil, apesar de seu atraso, não ficou parado. Desde 2018, a cidade de São Paulo busca o uso de fontes motrizes de energia menos poluentes geradoras de gases de efeito estufa na frota de transporte coletivo urbano do Município, por intermédio da Lei nº 16.802, de 17 de janeiro de 2018, sem, contudo, obter o êxito tal qual conseguiram os chineses. A experiência paulista, o Município mais rico do País, indica, por isso, a necessidade de uma intensidade maior nas ações governamentais, não só daquele município, mas de todos os entes da Federação brasileira em conjunto, razão do presente projeto.

Atualmente, no Brasil, produzem ônibus elétricos em linha a BYD em Campinas, a Eletra e a Mercedes-Benz, em São Bernardo do Campo, São Paulo, e a Marcopolo em Caxias do Sul, no Rio Grande do Sul, além das que produzem ou investem em alternativas híbridas como a Volvo, Scania, Volkswagen e Iveco, e, ainda, a portuguesa CaetanoBus e a chinesa Higer que realizam testes em São Paulo, e esta última, também no Rio de Janeiro, Curitiba e São José dos Campos, o que indica forte demanda por modelos não poluentes, a despeito do impacto que causa a falta de insumos e equipamentos para o desenvolvimento do setor no País.

1 <https://summitmobilidade.estadao.com.br/ir-e-vir-no-mundo/em-shenzhen-na-china-100-dos-onibus-e-taxis-sao-eletricos/>

2 *Ibidem*.



É neste contexto, aliás, que o Presidente do BNDES, tem defendido que sejam incentivados os ônibus elétricos produzidos no Brasil, com mão de obra nacional e que trazem recursos para o Brasil, e não coletivos importados e já montados: “Nós temos cerca de 170.000 ônibus circulando no Brasil. Então é um investimento muito grande e isso tem de ser feito ao longo dos anos.” As prefeituras vão ter de comprar, alugar ou arrendar os ônibus e terão de fazer parceria com o setor privado para isso”, disse recentemente Aloizio Mercadante.

É com este propósito, portanto, de criar as condições e de proporcionar os meios para que o Brasil adentre o futuro nesta área que proponho a alteração da lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana. Para sairmos de uma situação de extrema poluição das cidades brasileiras para outra realidade em que elas resgatam um meio ambiente equilibrado essencial à sadia qualidade de vida dos brasileiros.

Modificada a Lei na forma proposta, os municípios brasileiros terão que atender os princípios, diretrizes e objetivos nela estabelecidos, agora renovados com foco na redução da poluição local e das doenças por ela provocada; na criação e emprego de tecnologias do futuro; no desenvolvimento da indústria nacional e de peças de reposição de veículos elétricos; e, finalmente, na redução gradativa do uso de meios de transportes dependentes de combustível fóssil para a adoção progressiva da eletricidade até torná-la fonte única de mobilidade dos transportes coletivos urbanos no Brasil.

É dizer, aprovada a proposta, os operadores dos serviços de transporte coletivo por ônibus integrantes do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana promoverão a redução progressiva das emissões de dióxido de carbono (CO2) de origem fóssil até a eliminação total de veículos movidos a motores de combustão interna por meio de sua substituição integral por motores elétricos em todos os municípios brasileiros.

A substituição se dará de modo gradual segundo as regras contratuais de idade máxima permitida aos veículos em uso que são retirados da frota a



que pertence por caducidade. Será possível, a propósito, a qualquer tempo, intervenções ambientais extraordinárias, na totalidade ou em parcelas específicas da frota, com o objetivo de adequação ambiental das frotas, mediante acordo respeitando-se sempre o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, acelerando a transição que queremos se faça no menor espaço de tempo.

As exigências, critérios e prazos para a realização das intervenções ambientais, constarão de forma clara e inequívoca nos editais e dispositivos contratuais atendendo, segundo as exigências do tempo e de seus avanços tecnológicos, metas gradativamente mais rigorosas estabelecidas pelo Poder Concedente para redução das emissões de gases poluentes pelos veículos de transporte coletivo urbano. A evolução da adequação ambiental das frotas de transportes coletivos urbanos, permanentemente acompanhada, oportunizará, assim, de modo tempestivo, os arranjos necessários à garantia do cumprimento das metas que se pretende atingidas.

Acreditando que a presente medida é capaz de promover, primeiro, a redução e, depois, a eliminação total das emissões totais de dióxido de carbono (CO₂) de origem fóssil por nossa frotas de transporte coletivo urbano no prazo máximo de 20 (vinte) anos, espero apoio dos Membros da Casa na sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, 12 de julho de 2023.

MAURICIO NEVES
DEPUTADO FEDERAL - PP/SP





CÂMARA DOS DEPUTADOS
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

**LEI Nº 12.587, DE 3 DE
JANEIRO DE 2012**
Art. 3º ao 27

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2012-01-03;12587>

FIM DO DOCUMENTO