



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Projeto de Lei n ° 3519, de 2023

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.

Autor: Deputado Maurício Neves

Relatora: Deputada Helena Lima

RELATÓRIO

O projeto de lei em análise do ilustre Deputado Mauricio Neves pretende alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, para promover a transição do uso de motores de combustão interna para a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Justificando a presente proposta legislativa, o ilustre autor da matéria defende que a Política Nacional de Mobilidade Urbana possui vários princípios, com destaque para a promoção do desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades.

Além disso, alega que a citada política tem como diretriz o incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e

Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 117 | CEP 70160-900 - Brasília, DF

Tel (61) 3215-1117 | dep.helenalima.camara.leg.br





menos poluentes, fundamentando assim a presente proposta legislativa para promover a transição do uso de motores de combustão interna, que hoje caracteriza os sistemas de mobilidade urbanas nos municípios brasileiros, 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.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição. Na sequência, a Comissão de Desenvolvimento Urbano também se pronunciará quanto ao mérito do projeto, bem como a Comissão de Finanças e Tributação, por força do artigo 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. Por fim, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá se manifestar quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta.

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e tramita em regime ordinário.

Ao fim do prazo regimental, foi apresentada uma emenda ao Projeto. O texto proposto expande a alternativa ao combustível fóssil ao substituir a eletromobilidade por “tecnologias de baixo carbono”. Em essência, a emenda tenta revestir o texto de mais flexibilidade, evitando que a Lei impeça a adoção de outras fontes de energia, eventualmente tão ou mais amigáveis ao meio ambiente que a energia elétrica.

É o relatório.





VOTO DA RELATORA

A proposição que ora analisamos traz diversas alterações na chamada Lei da Mobilidade Urbana, para fins de adoção plena da eletromotricidade no Sistema Nacional de Mobilidade, e consequentemente nos serviços de transporte público coletivo de passageiros.

Preliminarmente, devemos observar que a Lei nº 12.587, de 2012, também chamada de Lei da Mobilidade Urbana, representa importante marco na legislação brasileira, principalmente ao estabelecer princípios, diretrizes e normas visando a melhoria da mobilidade das pessoas nas cidades brasileiras, principalmente na utilização do transporte público coletivo.

Para um melhor entendimento da citada legislação, devemos nos ater que os princípios são conceitos basilares que atuam como pilares fundamentais de um conjunto normativo e podem servir como base para elaboração de novas normas a respeito do assunto, ou seja, de leis, decretos ou outros atos normativos. Já as diretrizes são normas de procedimento que visam estabelecer um caminho para atingir uma meta ou objetivo.

Vale destacar que a citada legislação foi concebida respeitando a competência constitucional de cada ente federativo, ou seja, União, Estados, Municípios e Distrito Federal, no trato da mobilidade urbana e dos serviços de transporte público coletivo afetos.

Observa-se que independente das atribuições a cargo do ente federativo responsável pelo serviço público de transporte coletivo, previstos na legislação citada, **é garantido a este regulamentar outros procedimentos inerentes e característicos do serviço público sob a sua responsabilidade,**





como o planejamento operacional das linhas, as características da frota de veículos a ser utilizada, os prazos para cumprimento de obrigações pelos operadores do serviço entre outros.

Diante do exposto, entendemos que o Autor da matéria ao defender a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos das pessoas nas cidades, principalmente, na utilização dos serviços de transporte público coletivo, propôs alterações legislativas, as quais não atentaram para atribuição dos entes federativos na organização e gestão dos seus serviços de transporte públicos coletivos urbanos e de caráter urbano.

Não há como uma legislação federal determinar a substituição de veículos movidos a combustível de propriedade de Estados, Municípios e Distrito Federal ou sob a responsabilidade dos mesmos por veículos elétricos.

Também não é possível determinar aos operadores de serviços de transporte público coletivo por ônibus, os quais possuem delegação de Estados, Municípios e Distrito Federal, mediante concessão ou permissão, promovam substituição da frota de veículos movidos à combustão por veículos elétricos, mediante prazos e uma série de obrigações a serem cumpridas.

Os entendimentos supracitados deixam clara a mácula da inconstitucionalidade sobre dispositivos constantes na proposta legislativa, ou seja, no artigo 16, incisos VIII e IX; no artigo 17, incisos IV e V; no artigo 18, inciso V e VI; artigo 21, inciso I, e nos artigos 24-A, 24-B e 24-C, todos constantes do artigo 2º do projeto de lei, os quais não devem prosperar para não comprometer o mérito da proposta legislativa em tela.

Apesar disso, entendemos que os demais dispositivos inclusos no projeto de lei podem ser revisados, face o teor da própria Lei de Mobilidade, bem como de outras legislações aplicáveis a mobilidade urbana e ao transporte público urbano.





Diante disso há de se observar que a eletromotricidade é uma matriz energética importante para o futuro das cidades com objetivo de reduzir a emissão de gases efeito estufa, principalmente nos sistemas de transporte público. Contudo, não podemos ignorar a existência de outras matrizes energéticas que proporcionam resultados similares a eletromotricidade, como o biodiesel biometano ou o hidrogênio, os quais são classificados como combustíveis renováveis e de baixo carbono.

A Lei de Mobilidade Urbana, devido a sua natureza jurídica, não deve ser alterada para indicar uma única matriz energética para a mobilidade urbana. A legislação citada deve buscar incentivar a transição energética como forma de reduzir os efeitos maléficos da emissão de carbono na atmosfera.

A todo o momento, surgem novas tecnologias energéticas que podem beneficiar o processo de descarbonização, principalmente nos serviços de transporte público, e assim a lei deve estabelecer mecanismos para que a inovação tecnológica e benéfica a sociedade possa ser aplicada de imediato sem necessitar a criação de uma nova lei ou de alterar legislação existente para esse fim.

No contexto específico dos sistemas de propulsão, a proposta em questão desconsidera os avanços já realizados, por exemplo, na adoção do hidrogênio como fonte de abastecimento para veículos. Atualmente, veículos movidos a hidrogênio já são produzidos e comercializados por grandes montadoras em alguns países, oferecendo aos usuários benefícios comparáveis aos dos veículos elétricos, sem os inconvenientes associados a baterias e outras desvantagens da eletromobilidade.

Recentemente, a Petrobrás lançou o *Diesel R*, combustível obtido pelo coprocessamento do diesel tradicional, vindo do petróleo, com matérias-primas de origem vegetal ou animal, como o óleo de soja.





Segundo informações fornecidas pela Petrobrás, o principal benefício do Diesel R é que a sua parcela renovável reduz em até 90% as emissões de gases de efeito estufa, em comparação com o diesel fóssil. Na prática, cada litro de conteúdo renovável presente no Diesel R evita a emissão aproximada de 2,1 kg equivalentes de CO₂ ao meio ambiente.

Dessa forma, entendemos que a Lei nº 12.587, de 2012, deve incentivar, por meio de princípios e diretrizes, a transição energética para energias renováveis menos poluentes, e não estabelecer uma única matriz energética a ser utilizada na mobilidade urbana, e principalmente, nos sistemas de transporte público coletivo.

Por sua vez, o Programa Mobilidade Verde e Inovação – Mover –, instituído pela Lei nº 14.902, de 2024, ao elevar os requisitos obrigatórios de sustentabilidade para os novos veículos comercializados no País e ajustar as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados aplicáveis a esses bens, fomenta a descarbonização, sem, contudo, determinar de maneira específica qual tecnologia deve ser empregada para alcançar esse objetivo.

As citadas propostas legislativas visam a incentivar a descarbonização, mediante energias renováveis menos poluentes.

Nesse sentido, a Emenda nº 1 apresentada ao Projeto pelo deputado Zé Trovão, entendemos que parte dela pode ser aproveitada, face às razões já expostas no presente relatório.

Propomos assim a aprovação da matéria e parcialmente da emenda apresentada. Oferecemos, contudo, substitutivo no qual sugerimos simplificação nas alterações à PNMU. Por exemplo, a proposta inclui “pontos de recarga” na listagem de infraestruturas de mobilidade urbana, quando a Lei em vigor prevê “equipamentos e instalações”, categoria na qual, sem dúvida, os pontos de recarga se enquadram. Acreditamos que simplificações dessa





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Helena Lima MDB/RR

natureza não somente facilitam o entendimento da modificação proposta, mas também contribuem para manter a neutralidade tecnológica da Lei.

Pelo exposto, voto pela aprovação do PL nº 3.519, de 2023, e parcialmente da Emenda nº 1, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em ____ de _____ de 2024

Deputada HELENA LIMA
(MDB/RR)
Relatora

Apresentação: 03/09/2024 17:14:11.850 - CVT
PRL 1 CVT => PL 3519/2023

PRL n.1



Câmara dos Deputados | Anexo III – Gabinete 117 | CEP 70160-900 - Brasília, DF
Tel (61) 3215-1117 | dep.helenalima.camara.leg.br

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD242511599000>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helena Lima





COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3519, DE 2023

Altera a lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012 para incentivar a transição energética na Política Nacional de Mobilidade Urbana

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei tem por objetivo incentivar a transição energética na Política de Nacional de Mobilidade Urbana.

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.5º.....

.....

X – promover o uso eficiente da energia de baixo carbono por meio de projetos sustentáveis alinhados aos compromissos de redução de emissão de gases de efeito estufa com as necessidades de mobilidade urbana.

Art.6º.....

.....

IX – fomentar o uso energias renováveis de baixo carbono no transporte nas cidades.

Art.16.....

.....

VIII – promover programas de transição energética com recursos para melhoria do transporte público nas cidades.

IX – fomentar financiamento para projetos de transição energética no transporte público, visando

Art.18.....

.....

V – realizar o planejamento do uso de energia de baixo carbono nos serviços elencados no inciso II, garantindo a sustentabilidade da rede de transporte nos termos do inciso VIII do artigo 6º





Art.21.....

.....

VII – Garantir a infraestrutura adequada de fornecimento de energia de baixo carbono destinada aos serviços de transporte público.

Art. 23.:

X - Concessão de benefícios fiscais no custeio dos serviços de transporte público coletivo que incentivem a transição para energia de baixo carbono.

“Art. 24.

XII – o estudo do impacto na demanda de energia elétrica causado pela adoção de veículos elétricos na frota; e

XIII – mecanismos para a diminuição progressiva das emissões de poluentes da frota e cronograma para sua adoção.

.....” (NR)

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

Sala da Comissão, em ____ de _____ de 2024.

Deputada HELENA LIMA
(MDB/RR)
Relatora

