



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 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 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.

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

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





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 e a Comissão de Finanças e Tributação, por força do art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, examinará sua adequação financeira e orçamentária. 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 Política Nacional de Mobilidade Urbana (PMNU), para fins de adoção plena da eletromotricidade no Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e, conseqüentemente, 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, com destaque para a utilização do transporte público coletivo.

Para melhor entendimento da citada legislação, devemos observar que os princípios são conceitos basilares, que atuam como pilares fundamentais de um conjunto normativo, e podem servir como fundamento





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 a estabelecer 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, no âmbito das atribuições a cargo do ente federativo responsável pelo serviço público de transporte coletivo previstos na legislação citada, **é garantido a este o direito de regulamentar os 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 espaço para que a legislação federal determine a substituição de veículos de propriedade de Estados, Municípios ou Distrito Federal movidos a combustível por veículos elétricos.

Também não é possível determinar que operadores de serviço de transporte público coletivo por ônibus, os quais possuem delegação de Estados, Municípios e Distrito Federal, promovam substituição da frota de veículos movidos a combustão por veículos elétricos, mediante prazos e outras obrigações.

Os entendimentos supracitados dão margem a questionamento quanto à constitucionalidade dos dispositivos constantes na proposta legislativa, ou seja, no art. 16, incisos VIII e IX; no art. 17, incisos IV e V; no art.





18, incisos V e VI; art. 21, inciso I, e nos arts. 24-A, 24-B e 24-C, todos constantes do art. 2º do projeto de lei, os quais não devem prosperar.

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 à mobilidade urbana e ao transporte público urbano.

Diante disso, há de se observar que a eletromotricidade é importante para o futuro das cidades por ajudar a reduzir a emissão de gases efeito estufa, principalmente nos sistemas de transporte público. Contudo, não podemos ignorar a existência de outras fontes de energia que proporcionam resultados similares à eletromotricidade, como o biodiesel, o biometano ou o hidrogênio, os quais também são classificados como combustíveis renováveis e de baixo carbono.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), devido a sua natureza jurídica, não deve ser alterada para indicar uma única fonte de energia para a mobilidade urbana. A legislação citada deve buscar incentivar a transição energética como forma de reduzir os efeitos da emissão de carbono na atmosfera.

A todo o momento, surgem novas tecnologias energéticas que podem favorecer o processo de descarbonização, principalmente nos serviços de transporte público. Assim, a lei deve estabelecer mecanismos para que a inovação tecnológica possa ser aplicada em benefício da sociedade de imediato, sem necessitar a aprovação de uma nova lei ou de alteração da 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.

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.

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.

Nesse sentido, a Emenda nº 1 apresentada ao Projeto pelo Deputado Zé Trovão, pode ser aprovada parcialmente, 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 natureza não somente facilitam o entendimento da modificação proposta, mas também contribuem para manter a neutralidade tecnológica da Lei.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Helena Lima MDB/RR

Outra alteração de nomenclatura que consideramos essencial é a substituição do termo “poluentes” por “gases geradores do efeito estufa”. O termo “poluentes” é abrangente e, no limite, pode ser interpretado como aquele referente às emissões de materiais particulados e não necessariamente “gases de efeito estufa”.

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: 25/10/2024 12:27:27.230 - CVT
PRL 2 CVT => PL 3519/2023

PRL n.2



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/CD243427854800>
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 altera a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, para incentivar a transição energética na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 2º A lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com os seguintes acréscimos e alterações:

“Art. 4º.
.....

XIV - gases de efeito estufa (GEE): constituintes gasosos, naturais ou antrópicos, que absorvem e reemitem radiação infravermelha na atmosfera e colaboram para o aumento da temperatura média global.” (NR)

“Art.5º.....
.....

X – promoção do uso eficiente da energia de baixo carbono, por meio de projetos sustentáveis e alinhados aos compromissos de redução de emissão de gases de efeito estufa e às demandas de mobilidade urbana.” (NR)

“Art.
6º.....
.....





IX – fomento do uso energias renováveis de baixo carbono.” (NR)

“Art.

16.

.....

VIII – promover programas de transição energética;e

IX – fomentar o financiamento de projetos de transição energética.” (NR)

“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 art. 6º. ” (NR)

“Art. 21.

.....

V – o planejamento para garantia 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.” (NR)

“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 gases causadores do efeito estufa pela frota
de veículos do transporte coletivo e cronograma para sua
adoção.

.....” (NR)

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

Sala da Comissão, em dede 2024.

Deputada HELENA LIMA
(MDB/RR)
Relatora

