



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 11.084-C, 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); da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. LUCAS GONZALEZ); e da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação (relator: DEP. ICARO DE VALMIR).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO URBANO E

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

APRECIAÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva do Plenário - Art. 24, II, "g"

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- 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 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 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 Brasil¹, 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 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)² 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

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

² 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-industriais---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

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 11.084, DE 2018

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.

Autor: Deputado BETO ROSADO

Relator: Deputado LUCAS GONZALEZ

I - RELATÓRIO

Chega a esta Comissão de Viação e Transportes, por força da alínea “d”, inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei nº 11.084, de 2019, que visa estabelecer como diretriz para contratação de serviços de transporte público coletivo, quantidade mínima de veículos movidos a energia renovável.

Na justificação, o autor destaca a ratificação do Acordo de Paris por parte do Brasil, o que nos traz o compromisso de reduzir as emissões de gases de efeito estufa. Argumenta que a poluição atmosférica causa 3,7 milhões de mortes no mundo e que na cidade de São Paulo o ar poluído mata 3 vezes mais que o trânsito. Aponta que o uso de energia renovável traria a vantagem adicional de “afastar do transporte público coletivo urbano os impactos da flutuação do preço do petróleo”.

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável aprovou por unanimidade o parecer, do Relator Deputado Professor Joziel, favorável à matéria. Após a apreciação desta Comissão de Viação e Transportes a proposição projeto terá a constitucionalidade e juridicidade avaliadas pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lucas Gonzalez

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211640708900>



* CD211640708900 *

A matéria tramita em regime ordinário, sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II - VOTO DORELATOR

O Projeto de lei em análise pretende incluir nas diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana a determinação de que os contratos de serviço de transporte público coletivo prevejam a exigência de quantidade mínima de veículos movidos a energia renovável. Ainda, define que pelo menos um veículo dessa natureza deverá compor a frota.

Em que pese a louvável intenção do autor da proposição, acreditamos que ela não deva prosperar, pois deixa de levar em consideração pontos importantes da dinâmica dos contratos de transporte público coletivo. Não se pode perder de vista que esses contratos, embora tenham impacto em toda comunidade local e no meio ambiente, envolvem diretamente duas partes bem definidas, no que diz respeito a direitos e obrigações: poder público e prestadoras de serviço.

A obrigação que aqui se pretende impor parte do poder público, visando ao cumprimento de compromissos assumidos pelo Estado com relação a emissões de gases e outros efeitos da queima de combustíveis fósseis. Sob a perspectiva do Estado, portanto, a medida o aproxima dessa meta, embora de forma extremamente tímida, uma vez que a obrigação se limitaria, a rigor, a apenas um veículo em toda frota de um Município.

Para o empreendedor prestador do serviço, contudo, as consequências seriam extremamente negativas. A introdução de novo tipo de equipamento, com tecnologia completamente diferente da que já domina e opera, causaria enormes contratemplos. Esse cenário imporia custos com profissionais mecânicos com expertises distintas, peças de reposição



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lucas Gonzalez
 Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211640708900>



diferentes, infraestrutura e processos de manutenção totalmente novos. O processo envolvendo pontos de abastecimento, itinerários e duração de viagens também teria de ser redesenhadado para se adequar à nova tecnologia. Tudo isso para atender a apenas um veículo da frota. Sem escala, não existe contexto no qual esse veículo possa operar de forma sustentável do ponto de vista econômico, sem impactar negativamente a eficiência do serviço e, consequentemente, nas tarifas.

Embora os veículos elétricos já sejam uma realidade em muitas cidades, inclusive no Brasil, e que se divulgue amplamente que a substituição da frota atual pela elétrica traria economia relevante para o sistema, é preciso entender que os custos fixos envolvidos ainda são altos para a maioria das realidades do nosso País. As vantagens econômicas na operação podem chegar a demorar até 12 anos para que tornem a substituição da frota financeiramente vantajosa¹.

Diante desse cenário, é preciso reconhecer que os importantes e urgentes passos rumo à sustentabilidade e à redução da emissão de poluentes devem ser dados por toda a sociedade, e não por apenas um grupo, no presente caso, os empreendedores do transporte coletivo.

Por fim, ainda que se trate de aspecto mais próximo ao que avalia a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, não posso deixar de destacar que o transporte urbano é assunto estritamente local. A obrigação aqui imposta, embora apresentada como diretriz, interfere diretamente na autonomia municipal, pois pretende ditar regra específica sobre como o gestor local deve organizar o transporte público.

É importante que as normas emanadas do Congresso Nacional deem espaço para o bom funcionamento do federalismo, permitindo que as especificidades de cada um dos mais de 5 mil municípios brasileiros se manifestem. Ainda, que se abstêm de pretender influenciar mercados, como o de veículos elétricos do presente projeto, para que esses espontaneamente se desenvolvam e, assim, possam ser naturalmente incorporados aos serviços públicos, quando estiverem maduros o suficiente.



¹ <https://diariodotransporte.com.br/2017/06/07/um-onibus-eletrico-pode-trazer-economia-de-us-39-mil-por-ano/>

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lucas Gonzalez

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211640708900>



Pelo exposto, votamos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 11.084, de 2018.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2021.

Deputado LUCAS GONZALEZ
Relator

Apresentação: 29/04/2021 09:09 - CVT
PRL1 CVT => PL 11084/2018
PRL n.1



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lucas Gonzalez
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211640708900>



* C D 2 1 1 6 4 0 7 0 8 9 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 11.084, DE 2018

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela rejeição do Projeto de Lei nº 11.084/2018, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Lucas Gonzalez.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Carlos Chiodini - Presidente, Gutemberg Reis, Hugo Leal e Jacqueline Cassol - Vice-Presidentes, Abou Anni, Acácio Favacho, Alcides Rodrigues, Alexandre Leite, Bosco Costa, Bozzella, Charlles Evangelista, Christiane de Souza Yared, Fábio Henrique, Gelson Azevedo, Haroldo Cathedral, Henrique do Paraíso, Herculano Passos, Isnaldo Bulhões Jr., Leônidas Cristino, Lucas Gonzalez, Luiz Antônio Corrêa, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Pastor Gil, Paulo Guedes, Paulo Vicente Caleffi, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Cezinha de Madureira, Daniel Trzeciak, Delegado Pablo, Eduardo Costa, Eli Corrêa Filho, Evair Vieira de Melo, Felipe Rigoni, Franco Cartafina, Glaustin da Fokus, Neucimar Fraga, Nicoletti, Paulo Ganime, Rodrigo Coelho, Roman, Vinicius Carvalho e Zé Neto.

Sala da Comissão, em 13 de julho de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218980401700>



COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 11.084, DE 2018

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.

Autor: Deputado BETO ROSADO

Relator: Deputado ÍCARO DE VALMIR

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 11.084, de 2018, de autoria do nobre Deputado Beto Rosado, busca acrescentar o inciso VI ao 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, garantida a exigência de pelo menos um veículo em cada município.

Em sua justificação, o Autor ressalta a importância do projeto para o cumprimento dos compromissos internacionais assumidos pelo Brasil no Acordo de Paris, aprovado pelo Congresso Nacional em 2016, uma vez que estimula a redução de emissões de gases de efeito estufa. Além disso, destaca os graves efeitos da poluição sobre a saúde pública, a instabilidade gerada pela dependência do petróleo nos custos das tarifas e a importância de se adotar fontes de energia limpa no âmbito do transporte coletivo urbano.

A proposição foi distribuída às Comissões de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável – CMADS; de Viação e Transportes – CVT; e de Desenvolvimento Urbano – CDU (art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos



* C D 2 5 9 6 8 5 2 8 6 2 0 0 *

Deputados - RICD); e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC (art. 54 do RICD).

Em 25 de setembro de 2019, no âmbito da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, o projeto foi aprovado em sua redação original, nos termos do parecer do relator, Deputado Professor Joziel. Em 13 de julho de 2021, a Comissão de Viação e Transportes aprovou parecer pela rejeição apresentada pelo relator, Deputado Lucas Gonzalez.

Após recebimento pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, em 26 de abril de 2023, foi designada relatoria ao Deputado Guilherme Boulos. O parecer apresentado entendeu pela aprovação na forma do substitutivo, que propôs restringir a exigência de aquisição de pelo menos um veículo movido a energia renovável apenas para municípios com população superior a quinhentos mil habitantes. Entretanto, o mesmo não chegou a ser apreciado.

Em 19 de agosto de 2025, foi-me designada relatoria.

A apreciação da proposição é conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 24, inciso II e art. 151, inciso III, ambos do RICD.

Nesta Comissão, encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

I - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 11.084, de 2018, de autoria do nobre Deputado Beto Rosado, busca acrescentar o inciso VI ao 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, garantida a exigência de pelo menos um veículo em cada município.

Reconhecemos a relevância da proposição ao incorporar à Política Nacional de Mobilidade Urbana uma diretriz voltada à sustentabilidade energética. A medida mostra-se oportuna e necessária diante dos desafios atuais enfrentados



* c d 2 5 9 6 8 5 2 8 6 2 0 0 *

pelas cidades brasileiras, caracterizados pelos altos níveis de poluição atmosférica, pela saturação da infraestrutura viária e pela crescente demanda por sistemas de transporte mais eficientes e ambientalmente responsáveis.

O transporte coletivo, por sua natureza, desempenha papel estruturante na mobilidade urbana e sua modernização repercute diretamente sobre a qualidade de vida, a saúde pública e a sustentabilidade ambiental. A modernização das frotas de transporte público urbano, com a adoção de veículos movidos a energia renovável, representa um passo importante para a construção de cidades mais sustentáveis e resilientes, pautadas pela eficiência, pelo uso racional dos recursos e pela redução das desigualdades socioespaciais.

A inclusão de uma diretriz específica sobre o uso de energia renovável nas frotas de transporte coletivo reforça e atualiza os princípios estruturantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, alinhando-os aos avanços tecnológicos e às metas de mitigação das mudanças climáticas. Além disso, o projeto favorece a integração entre diferentes políticas urbanas setoriais, ao articular mobilidade, meio ambiente, energia e inovação tecnológica.

Cumpre destacar que o projeto não impõe obrigações excessivas nem percentuais fixos aos entes federados, preservando a autonomia municipal assegurada pelo art. 30, inciso I, da Constituição Federal. O texto institui uma nova diretriz nacional, voltada a orientar e promover políticas públicas de transporte sustentável, estimulando os municípios a estabelecerem quantidade mínima de veículos movidos por energia renovável em suas frotas; respeitando a capacidade técnica e financeira de cada localidade.

Em relação à exigência de que cada município conte, ao menos, com um veículo movido a energia renovável, trata-se de medida de caráter pedagógico e indutor, constituindo um ponto de partida concreto para a difusão de novas tecnologias e para a sensibilização de gestores públicos e operadores do setor quanto à viabilidade de alternativas limpas.

A relevância da matéria também se evidencia por sua contribuição direta para o cumprimento dos compromissos internacionais assumidos pelo Brasil, em especial aqueles previstos no Acordo de Paris e na Agenda 2030. Nesse contexto, destacam-se o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 11, que visa promover cidades inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis, e o ODS 13,



* C D 2 5 9 6 8 5 2 8 6 2 0 0 *

voltado à adoção de medidas urgentes de combate à mudança do clima e à mitigação de seus impactos.

Do ponto de vista ambiental e social, o projeto oferece benefícios inequívocos. A substituição de veículos movidos a combustíveis fósseis nas frotas de transporte coletivo urbano contribui para a redução das emissões de gases poluentes, melhora a qualidade do ar e diminui os impactos sobre a saúde pública, promovendo maior eficiência energética. Sob a perspectiva econômica, a utilização de fontes renováveis proporciona maior estabilidade e previsibilidade aos custos operacionais, favorecendo o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão e a modicidade tarifária.

Ante o exposto, no que compete a esta Comissão analisar, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 11.084, de 2024.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2025.

Deputado **ÍCARO DE VALMIR**
Relator



* C D 2 2 5 9 6 8 5 2 8 6 2 0 0 *



Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 11.084, DE 2018

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, opinou pela aprovação do Projeto de Lei nº 11.084/2018, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Icaro de Valmir.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Yury do Paredão - Presidente, Adriano do Baldy, Antônio Doido, Joseildo Ramos, Lêda Borges, Natália Bonavides, Renata Abreu, Saulo Pedroso, Toninho Wandscheer, Cobalchini, Cristiane Lopes, Denise Pessoa, Eli Borges, Fernando Monteiro, Hildo Rocha, Icaro de Valmir, Max Lemos, Paulo Litro e Thiago Flores.

Sala da Comissão, em 22 de outubro de 2025.

Deputado YURY DO PAREDÃO
Presidente

