

**PROJETO DE LEI 3278, DE 2021**  
(Do Sr. Sidney Leite)

Institui o marco legal do transporte público coletivo urbano e altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Lei de Mobilidade Urbana).

**EMENDA Nº**

**Art. 1º** O inciso V do art. 4º do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.278, de 2021, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 4º** .....  
.....  
V – transição energética sustentável com utilização de novas tecnologias e de **fontes energéticas de menor intensidade de carbono e menores emissões de poluentes locais e gases de efeito estufa**, observada a modicidade da tarifa e a viabilidade técnico-operacional do sistema;  
.....”

**Art. 2º** O inciso XIX do art. 6º do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.278, de 2021, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 6º** .....  
.....  
XIX – transição energética do transporte público coletivo: política de substituição gradual da matriz energética do transporte por **fontes de menor intensidade de carbono e menor geração de poluentes locais e gases de efeito estufa, incluindo soluções renováveis e combustíveis de transição com comprovado desempenho ambiental superior**;  
.....”

**Art. 3º** Acrescente-se o seguinte § \_\_\_\_ ao art. 6º do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 3.278, de 2021:

“**Art. 6º** .....  
.....  
§ \_\_\_\_ Para fins desta Lei, consideram-se compatíveis com a política de transição energética as tecnologias e combustíveis que comprovadamente reduzam emissões de gases de efeito estufa e poluentes locais em relação ao diesel convencional, inclusive o gás natural veicular (GNV), o gás natural comprimido (GNC) e o biometano.”



## JUSTIFICATIVA

A presente Emenda tem por objetivo aperfeiçoar a redação do Projeto de Lei nº 3.278, de 2021, conferindo neutralidade tecnológica às diretrizes de transição energética do transporte público coletivo urbano. Ao substituir o recorte restritivo baseado exclusivamente em “fontes renováveis” por um critério baseado na menor intensidade de carbono e na redução de emissões, o texto passa a refletir de forma mais adequada às diferentes soluções tecnológicas disponíveis para a descarbonização do setor.

A experiência internacional demonstra que a transição energética no transporte público tem ocorrido de forma gradual e baseada em múltiplas rotas tecnológicas. Grandes cidades já utilizam o gás natural como combustível de menor intensidade de carbono na substituição do diesel. Em Los Angeles, por exemplo, cerca de 84% da frota de ônibus urbanos opera com gás natural ou biometano, enquanto em Madrid o gás natural representa mais de 87% da frota de transporte público, evidenciando a viabilidade operacional e ambiental dessa solução.

No Brasil, a adoção dessas tecnologias é ainda mais estratégica diante da expansão prevista da oferta nacional de gás natural. Projeções da EPE e da ANP indicam aumento superior a 29 milhões de m<sup>3</sup>/dia na oferta de gás natural entre 2025 e 2030, além de crescimento expressivo da produção de biometano, o que reforça a perspectiva de maior disponibilidade doméstica do insumo nos próximos anos.

Dessa forma, a presente Emenda preserva o objetivo climático do projeto, ao mesmo tempo em que amplia o leque de soluções tecnológicas para a descarbonização do transporte público, permitindo a incorporação de alternativas de menor intensidade de carbono — como o gás natural veicular (GNV), o gás natural comprimido (GNC) e o biometano — em linha com as melhores práticas internacionais e com a realidade energética brasileira.

Sala da Sessão da Câmara, 18 de março de 2026.

Deputado Sidney Leite  
PSD/AM

