



CONGRESSO NACIONAL

Acresce capítulo à MP 1205/23

EMENDA Nº - CMMPV 1205/2023
(à MPV 1205/2023)

Acrescentem-se Capítulo VI-1 antes do Capítulo VII e arts. 30-1 e 30-2 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“CAPÍTULO VI-1

DOS TRANSPORTES PÚBLICOS COLETIVOS

Art. 29-1. Fica instituído o FTEI - Fundo de Transição para a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, com o objetivo de financiar a substituição da frota nacional de veículos de transporte coletivo movidos a combustível fóssil por frota de veículos elétricos.

§ 1º Constituirão recursos do FTEI:

- I** – dotações orçamentárias a ele destinadas;
- II** – créditos adicionais suplementares a ele destinados;
- III** – produto de multas impostas por infração à Legislação Ambiental praticada por concessionárias ou permissionárias operadoras de serviços de transporte coletivo;
- IV** – produto de licenças ambientais emitidas pelo Município para o livre trânsito de veículos de transporte coletivo;
- V** – doações de pessoas físicas e jurídicas;
- VI** – doações de entidades nacionais e internacionais;
- VII** – recursos oriundos de acordos, contratos, consórcios e convênios;
- VIII** – preços públicos cobrados por análises de projetos ligados à transição para a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana;
- IX** – 1% da arrecadação fiscal de tributo que tenha por fato gerador o uso de combustível fóssil em veículos de transporte coletivo e os rendimentos obtidos com a aplicação destes recursos;



X – indenizações decorrentes de cobranças judiciais e extrajudiciais em razão do desrespeito às exigências desta Lei;

XI – compensação financeira ambiental;

XII – outras receitas eventuais.

§ 2º As receitas descritas neste artigo serão depositadas em conta específica do Fundo, mantido e administrado pelo BNDES.

§ 3º Os recursos do fundo poderão ser aplicados no mercado de capitais, quando não estiverem sendo utilizados na consecução de suas finalidades, objetivando o aumento de suas receitas, cujos resultados serão revertidos ao FTEI.

§ 4º Os recursos do FTEI serão aplicados pelo BNDES no financiamento de projetos e atividades que tenham por objetivo a fabricação, por empresa nacional, de veículos movidos à eletricidade e a realização da infraestrutura necessária para que eles possam circular.

§ 5º Não poderão ser financiados pelo FTEI projetos incompatíveis com a transição do uso de motores de combustão interna para a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 29-2. A Lei nº 12.587, de 3 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;
.....

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;

XVII - ’

‘**Art. 5º**
.....

X - prevalência do uso de modos de transporte rodoviário não poluentes sobre modos de transporte rodoviário poluentes.’ (NR)

‘**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 - ’ (NR)

‘**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.’ (NR)

‘**Art. 16.**
.....

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



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.’ (NR)

‘Art. 17.

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

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.’ (NR)

‘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

VI – 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.’ (NR)

‘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.’ (NR)

‘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;

III -’ (NR)

‘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;

IV -’ (NR)

‘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.

.....
§ 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’ (NR)

‘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).

§ 1º Independentemente do alcance dos objetivos de que trata o *caput*, o percentual das metas de redução de emissões totais de dióxido de carbono (CO₂) de origem fóssil refletir-se-á em percentual de ônibus elétricos das frotas dos operadores dos serviços de transporte coletivo, de modo que no prazo máximo de 10 anos este percentual deverá ser de pelo menos 50%, e de 100% no prazo máximo de 20 anos.

§ 2º 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.’ (NR)

‘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. 27-B.** Com o fim de fomentar a transição para a eletromotricidade integral do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, todas as licitações realizadas para a concessão ou permissão da exploração de serviços de transporte coletivo de passageiros exigirão o percentual mínimo de 10% dos veículos fornecidos pela futura concessionária ou permissionária sejam movidos à eletricidade.’ (NR)”

“**Art. 30-1.** Às contratações do Poder Público para aquisições de bens e serviços com as finalidades previstas no Capítulo VI-1, aplica-se o disposto nos §§ 5º a 15 do art. 3º da Lei 8.666, de 21 de junho de 1993, e no art. 3º da Lei nº 8.248, de 23 de outubro de 1991.”

“**Art. 30-2.** As empresas nacionais que investirem em eletromotricidade receberão certificado de que reduziu a emissão de gases de efeito estufa com valor de ativo financeiro para comercialização em bolsa de valores como crédito de carbono, na forma de regulamentação específica expedida pela autoridade competente.”



Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

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. **Tem pertinência temática, pois, com o teor da MP 1205/23** que Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa MOVER – que ora está sob a análise do Congresso Nacional.

É neste contexto que ora me valho da presente emenda para promover, no âmbito da iniciativa do Presidente da República sob exame, também 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.

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 nossas frotas de transporte coletivo urbano no prazo máximo de 20 (vinte) anos, espero apoio na sua rápida aprovação.

Sala da comissão, 6 de fevereiro de 2024.

Deputado Mauricio Neves
(PP - SP)

