



CONGRESSO NACIONAL

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

O § 1º e o inciso V do § 2º do art. 1º da Medida Provisória nº 1.205, de 2023, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art.1º.....

§1º O Programa MOVER segue os objetivos da neoindustrialização e as missões definidas em política industrial aprovada conforme o disposto no art. 18 da Lei no 11.080, de 30 de dezembro de 2004, e tem o objetivo de apoiar o desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, a descarbonização, o alinhamento a uma economia de baixo carbono no ecossistema produtivo e inovativo de **veículos à propulsão humana e de suas peças e implementos**, automóveis, de caminhões e de seus implementos rodoviários, de ônibus, de chassis com motor, de máquinas autopropulsadas e de autopeças.”(NR)

.....

§2º.....

V - promoção do uso de biocombustíveis, de outros combustíveis de baixo teor de carbono e de formas alternativas de propulsão, **incluindo propulsão humana**, e valorização da matriz energética brasileira;”(NR)

Acrescenta-se o seguinte inciso IV ao caput do art. 13 da Medida Provisória nº 1.205, de 2023:

“Art.13.....



IV - produzam, no País, veículos à propulsão humana, suas peças e implementos;”

Acrescenta-se o seguinte § 2º do art. 13 da Medida Provisória nº 1.205, de 2023, renumerando-se os demais:

“Art.13.....

§ 2º Na habilitação das empresas previstas no inciso IV do art. 13 desta lei, haverá dispensa dos requisitos previstos nos incisos I e II do § 1º do mesmo artigo, desde que seja apresentado projeto de pesquisa e desenvolvimento.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Desde a segunda metade do século XX, cidades do mundo inteiro convivem com o agravamento dos problemas decorrentes do transporte de pessoas e mercadorias no meio urbano. As políticas de transporte predominantemente adotadas não priorizavam de fato os transportes coletivos e ativos, também denominados não-motorizados, à medida que as políticas urbanas não conseguiram conter o espraiamento das grandes e médias cidades, quando não o provocaram. Estas inversões de prioridade, resultaram em facilidades para o deslocamento das pessoas em veículos motorizados particulares, beneficiando apenas uma parcela da sociedade e aumentando os impactos decorrentes das opções (e falta de opção) nos deslocamentos.

No Brasil, a maioria da população, cerca de 85%, ocupa áreas urbanas, portanto, as externalidades negativas decorrentes destas políticas urbanas e de transporte são patentes na vida dos brasileiros e brasileiras, afetando a sustentabilidade ambiental, social e econômica das cidades e a mobilidade das pessoas e das cargas. Com raras exceções, as cidades não têm conseguido resolver seus problemas de mobilidade e ainda têm permitido o crescimento dos impactos negativos decorrentes dos deslocamentos de pessoas e bens nos transportes motorizados individuais.



O conceito de mobilidade urbana sustentável - ou mobilidade urbana que contribui para o desenvolvimento sustentável das cidades - passa a ser defendida, então, como instrumento de transformação que está presente no processo de debates que acompanharam a formulação do marco regulatório do setor, a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) - Lei nº 12.586 de 2012.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) apresenta alguns princípios que precisam ser seguidos pelos municípios e todos os entes federativos do Brasil, dentre eles a busca do desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais. Entre as diretrizes da Lei, destaca-se a integração da política de mobilidade com as de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos, assim como a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado e, por fim, a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade. Nesse contexto de princípios, diretrizes e objetivos da PNMU, o estímulo à cadeia produtiva de veículos à propulsão humana, como a bicicleta, por exemplo, como parte de um conjunto de soluções para a melhoria da mobilidade e da logística urbana nos municípios brasileiros, precisa ser valorizado e promovido.

Assim, a inclusão de veículos à propulsão humana no Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER, em especial em seu capítulo de estímulo à pesquisa e desenvolvimento tecnológico, representa uma medida essencial para fomentar a diversidade de meios de transporte sustentáveis, promovendo não apenas a mobilidade urbana, mas também alinhando-se aos princípios de descarbonização e sustentabilidade ambiental, indispensáveis em um contexto de perseguição das metas para limitar o aquecimento global estabelecidas pelo Acordo de Paris e em convergência os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU de cidades e comunidades sustentáveis e ações contra a mudança global do clima.



A partir de estímulos à pesquisa e aprimoramento da cadeia logística de veículos à propulsão humana, suas peças e implementos, conforme previsto nesta emenda, o Estado brasileiro ampliará as possibilidades de mobilidade e logística urbana sustentável no país. Poderá, também, conquistar patentes e registros, garantindo sua participação ativa no cenário internacional de inovação e tecnologia. Ao fomentar a inovação na indústria com incentivo à pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias mais eficientes, resultará na promoção de bicicletas cada vez mais eficazes, seguras e adaptadas às necessidades do transporte moderno. Assim, a promoção de tecnologias para o setor de bicicletas é de extrema importância, uma vez que o Brasil é polo de desenvolvimento industrial, porém com pouco desenvolvimento tecnológico, situação que essa emenda enfrenta.

Sala da comissão, 7 de fevereiro de 2024.

Deputada Tabata Amaral
(PSB - SP)

