

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 justificção, 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>



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 DO RELATOR

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 contratempos. Esse cenário importaria custos com profissionais mecânicos com expertises distintas, peças de reposição



diferentes, infraestrutura e processos de manutenção totalmente novos. O processo envolvendo pontos de abastecimento, itinerários e duração de viagens também teria de ser redesenhado 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, conseqüentemente, 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 abstenham 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

