PROJETO DE LEI Nº L-062/2022

Vereadora Autora Iza Vicente

DISPÕE SOBRE A SUBSTITUIÇÃO PROGRESSIVA DOS VEÍCULOS DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA DIRETA E INDIRETA, BEM COMO CONCESSIONÁRIAS DE SERVIÇO PÚBLICO, PARA DIMINUIÇÃO DA EMISSÃO DE GASES POLUENTES, ESTABELECENDO METAS PARA NEUTRALIZAR A UTILIZAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A **CÂMARA MUNICIPAL DE MACAÉ**, no uso de suas atribuições legais,

DELIBERA:

Art. 1º. Esta lei dispõe sobre o fomento à utilização de veículos movidos à propulsão elétrica e híbridos segundo as diretrizes setoriais de transportes previstas nas alíneas "*b*" e "*d*", do inc. II, do art. 6º, da Lei Estadual n.º 5690, de 14 de abril de 2010, Política Estadual sobre Mudança Global do Clima e Desenvolvimento Sustentável.

Art. 2º. Para os fins desta Lei, entende-se por propulsão elétrica aquela baseada em fontes renováveis.

Parágrafo único. Não se admitirá a propulsão elétrica a partir de fontes fósseis, independentemente da origem.

Art. 3º. O Município deverá mudar gradualmente sua frota de veículos próprios e locados para aqueles equipados com motor elétrico para propulsão e híbridos, observadas as seguintes metas com os prazos correspondentes:

I – 20% da frota de veículos municipais a partir de 2026;

II – 40% da frota dos veículos municipais a partir de 2028;

II – 70% da frota dos veículos municipais até 2032;

IV - 100% da frota de veículos municipais até 2033.

§1º. O cronograma de alteração da frota será definido pelo Município, observados os parâmetros definidos nesta Lei.

§2º. Em relação aos veículos locados, o Município deverá adotar as medidas necessárias para assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos correspondentes em vigor, observada a legislação federal, estadual e municipal vigente.

Art. 4º. Toda frota do sistema de transporte coletivo Municipal deverá ser movida à propulsão elétrica até 2033, em observância ao cronograma do artigo anterior.

§1º. O Município deverá aferir e assegurar, caso a caso, a transição a que se refere o *caput*, do art. 4º, desta Lei, responsabilizando-se pelo estabelecimento do cronograma necessário para a alteração da frota, nas fase de abertura de licitação e contratação de concessionárias, as quais apenas poderão contratar com a Administração Pública caso estejam de acordo com o disposto na presente Lei.

Art. 5º. O Município, na condição de beneficiário, fica autorizado a creditar-se e, por conseguinte, alienar os recursos financeiros decorrentes das reduções certificadas de emissão e outros mecanismos de créditos de carbono decorrentes da mudança para fonte renovável de propulsão dos veículos a que se refere esta Lei, no mercado internacional e nacional de carbono, observadas e cumpridas as exigências dos tratados internacionais e das legislações federal e a estadual aplicáveis para tanto.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto no art. 9º, *caput*, da Lei Estadual n.º5690, de 14 de abril de 2010, os recursos financeiros decorrentes das reduções certificadas de emissão e outros mecanismos de créditos de carbono a que se refere o art. 5º, desta Lei poderão ser usados para assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos a que se refere o §2º, do art. 3º.

Art. 6º. O Município poderá estabelecer parcerias com parques tecnológicos, institutos de pesquisa, empresas, universidades e demais instituições pertinentes com as seguintes finalidades, sem prejuízo de outras que vierem a ser definidas em regulamento:

I – realizar pesquisas voltadas para a redução do custo da produção e da aquisição dos veículos à propulsão elétrica e híbridos, das baterias elétricas e das suas peças de reposição;

II – planejar, precificar o custo e executar o escopo da oferta de toda a infraestrutura necessária para assegurar o suporte e o abastecimento acessível dos veículos à propulsão elétrica e híbridos, especialmente daqueles integrantes da frota estadual.

Art. 7º. O Município fica autorizado a criar programas específicos com parques tecnológicos, institutos de pesquisa, empresas, universidades e demais instituições pertinentes para incentivo à produção de veículos movidos à propulsão elétrica e

híbridos conforme a necessidade específica do serviço público, inclusive para implantação de veículos de uso compartilhado e reciclagem das baterias.

Art. 8º. O Município poderá criar linhas de crédito prioritárias para incentivo à produção de veículos movidos à propulsão elétrica e híbridos.

Art. 9º. Os veículos à propulsão de combustível fóssil integrantes da frota própria do Município que vierem a ser substituídos na forma do art. 3º, desta Lei poderão ter a seguinte destinação:

I – se forem veículos em utilização, devem ser desafetados e alienados, na forma da legislação vigente;

II – se forem veículos em fim de vida útil, devem ser desafetados e submetidos ao sistema de logística reversa correspondente, segundo o disposto na legislação federal;

§1º. Os recursos públicos que forem auferidos com a alienação dos veículos a que se refere o inc. I, do art. 9º, desta Lei, poderão ser utilizados, pelo Município, para o fomento da transição dos veículos movidos à propulsão elétrica e híbridos a que se refere esta Lei.

§2º. Enquanto não for instituído o sistema de logística reversa a que se refere o inc. II, do art. 9º, desta Lei, os veículos em fim da vida útil, que, porventura, estiverem ou vierem a ser desmontados ou destruídos, deverão ser desafetados e, por conseguinte, submetidos ao processo de desmontagem com a destinação de suas peças ou conjuntos de peças para reposição, sucata ou destinação final ambientalmente adequada, nos termos dos arts. 6 até 12, da Lei Federal n.º12.977, de 20 de maio de 2014.

Art. 10. O Município poderá se creditar nos recursos previstos no art. 5º, da Lei Federal n.º 12.114, de 09 de dezembro de 2009, Fundo Nacional sobre Mudança do Clima (FNMC), para obter financiamento em prol do fomento da transição dos veículos movidos à propulsão elétrica e híbridos a que se refere esta Lei.

§1º. Para assegurar o cumprimento do disposto no *caput*, do art. 10, desta Lei, o Município deverá apresentar projetos, estudos e empreendimentos que possam correlacionar o fomento da transição dos veículos movidos à propulsão elétrica e híbridos com as atividades elegíveis no §4º, do art. 5º, da Lei Federal n.º 12.114, de 09 de dezembro de 2009, e no Parágrafo Único, do art. 7º, do Decreto Federal n.º9.578, de 22 de novembro de 2018, submetendo-os, segundo a modalidade do recurso aplicável, à aprovação do Comitê Gestor ou do agente financeiro, observado o procedimento de financiamento previsto na Lei Federal n.º 12.114, de 09 de dezembro de 2009, e no Decreto Federal n.º9.578, de 22 de novembro de 2018.

§2º. O Município poderá firmar parcerias com parques tecnológicos, institutos de pesquisa, empresas, universidades e demais instituições pertinentes para desenvolver os projetos, os estudos e os empreendimentos a que se refere o §1º, do art. 10, desta Lei.

Art. 11. As despesas decorrentes da implantação desta Lei poderão correr por conta do Fundo Ambiental (FUNDAM), segundo autorizado pelos incisos III, IV e VII, do art. 13, da Lei Municipal n.º 3.345, de 06 de janeiro de 2010.

Art. 12. Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação.

Sala das Sessões, 31 de maio de 2022.

_____

IZA VICENTE
VEREADORA AUTORA

JUSTIFICATIVA

Conforme art. 30, incisos I e IV, da CF, compete aos Municípios legislar sobre direito local e organizar os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter especial, portanto, competente esta Casa para legislar sobre o tema.

A Emergência Climática já se encontra instaurada no planeta, em grande parte por conta da intensificação do Efeito Estufa que se dá pelo aumento das emissões de carbono na atmosfera.

De acordo com o último relatório do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas, o IPCC, as emissões de gases causadores do aquecimento global continuam aumentando, e os planos e metas atuais para combater as mudanças climáticas não são ambiciosos o suficiente para limitar o aumento de temperatura do planeta em 1.5ºC em comparação com o período pré-industrial, uma variação máxima que os cientistas acreditam que pode evitar impactos ainda mais catastróficos.

As emissões do setor de transportes são as principais contribuintes para as mudanças climáticas – cerca de 14% das emissões anuais (incluindo gases não-CO2) e cerca de um quarto das emissões de CO2 provenientes da queima de combustíveis fósseis.

Neste sentido, faz-se necessário pensar medidas de mitigação que objetivem a neutralização das emissões de carbono. Os ônibus híbridos já são realidade no Brasil desde 2019 e são uma opção mais sustentável se comparados aos ônibus comuns. Esses veículos funcionam a partir de duas fontes de energia: baterias e motores movidos a

diesel ou biocombustível. A sua emissão de gases poluentes na atmosfera é mínima: apenas 10% da descarga de um motor diesel convencional. Pelas razões expostas e ante a urgência da matéria, espera-se a aprovação do presente projeto de lei pelos pares.