



PROCESSO N.º : 2021008817
INTERESSADO : VIRMONDES CRUVINEL
ASSUNTO : Institui a Política Estadual de Mobilidade Sustentável –
PEMS e dá outras providências.

RELATÓRIO

Versam os autos sobre **projeto de lei (nº 753, de 18/11/2021)**, de iniciativa do ilustre Deputado Virmondes Cruvinel, que institui a Política Estadual de Mobilidade Sustentável – PEMS e dá outras providências.

A **propositura** – inspirada no projeto de Lei nº 2.605/2021 em trâmite na Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais – em síntese: a) institui referida Política, traduzida na forma de incentivos e metas para a transição energética do setor de transportes, nos termos do texto proposto (art. 1º); b) declara de interesse estadual o projeto, a pesquisa, a inovação, o desenvolvimento, a produção, a comercialização, a conversão e a utilização de veículos movidos por fontes de energia sustentável produzidas no Estado de Goiás, dentre outros (art. 2º); c) prevê como objetivo da propositura promover a utilização crescente e sustentada de veículos movidos por fontes de energia sustentável de produção estadual para a mobilidade sustentável, tanto os existentes à data da promulgação da futura lei resultante da aprovação desta propositura como os que se desenvolverem no futuro (art. 3º); d) traz rol de conceitos legais (art. 4º); e) prevê que o Poder Executivo poderá criar programas específicos e estabelecer parceria com Parques Tecnológicos, Institutos de Pesquisa, Empresas, Universidades e demais instituições pertinentes para as finalidades previstas na propositura (art. 5º); f) estabelece que o Poder Executivo poderá desenvolver instrumentos para acelerar a transição energética, com o propósito de fornecimento de energia elétrica advinda de uma matriz energética cada vez mais diversa e renovável (art. 6º); g) dispõe que o Poder Executivo poderá criar linhas de crédito prioritárias para incentivo à produção de veículos movidos a propulsão elétrica, bem como criar projetos de incentivo fiscal para fomentar os objetivos da Política (art. 7º); h) as despesas decorrentes desta Lei correrão a conta das dotações orçamentárias próprias consignadas no orçamento vigente, conforme estabelecido no artigo 3º da

8

Lei Complementar nº 112, de 18 de setembro de 2014 (art. 8º); e, por fim g) prevê cláusula de vigência imediata (art. 9º).

Consoante a **justificativa** apresentada:

A presente proposição institui a Política Estadual de Mobilidade Sustentável - PEMS, com incentivos e metas para a transição energética do setor de transportes no âmbito do Estado de Goiás.

Diante do cenário relacionado ao meio ambiente, podemos observar uma crescente preocupação de tornar o setor automobilístico mais sustentável. A emissão de gases de efeito estufa e de poluentes provenientes de veículos movidos a combustão tem contribuindo para o aquecimento global, devido ao aumento do efeito estufa, e para a poluição atmosférica. Uma opção estratégica e necessária, em função de razões de segurança energética e mitigação de gases de efeito estufa, é o incentivo da fabricação de veículos elétricos, que não emitem gases de efeito estufa em seu deslocamento, sendo denominados zero emissões, ou veículos híbridos, que emitem menos GEE e poluentes do que veículos movidos à combustíveis fósseis.

As mudanças e alívios são formas complementares de diminuir e gerenciar os riscos gerados por mudanças climáticas descritas pelo quinto relatório emitido pelo IPCC - *Intergovernmental Panel on Climate Change*. Os benefícios de diminuir a emissão de substâncias poluentes contribuem para o crescimento sustentável descrito no quinto relatório emitido pelo PCC - AR5, como a diminuição de efeitos e riscos no século XXI, e ainda o aumento das perspectivas de adaptação eficaz, redução de custos e desafios de mitigação a longo prazo.

Ademais, nos últimos anos, o Brasil investiu na extração de etanol através da cana-de-açúcar, uma opção de combustível renovável. Contudo, do mesmo modo que o etanol é viável frente aos combustíveis fósseis, ele mantém a estabilidade do motor a combustão interna como padrão tecnológico. Com o passar dos anos, a indústria automobilística global está favorecendo o crescimento e promoção de novas técnicas de propulsão, embasadas principalmente na "eletrificação" dos veículos.

Fato é que ao longo do tempo houve um esgotamento das fontes de energia não renováveis e uma preocupação em tentar reduzir os problemas como o aquecimento global, com isso, os cientistas começaram a examinar meios para manter o desenvolvimento tecnológico e econômico do mundo, através da transformação de recursos naturais renováveis em energia e combustível, o que proporcionou o estudo de novas soluções e alternativas mais sustentáveis. Com uma necessidade de adoção de novas tecnologias alternativas às tradicionais surgiram os carros elétricos, que não utilizam combustíveis fósseis responsáveis pela emissão de poluentes na atmosfera e de problemas relacionados à saúde pública, mas apenas energia elétrica para se movimentar.

Os fabricantes de automóveis que fornecem componentes têm redirecionado medidas em pesquisa e desenvolvimento para produzir carros mais eficientes, diminuindo a contaminação e os embates que desfavoreçam o ecossistema. No contexto das modernizações que essas empresas podem escolher os veículos elétricos em seus

diversos avanços tecnológicos - a bateria, híbridos e a células a combustível - se caracteriza como uma escolha para esse panorama de diferentes demandas.

Os veículos elétricos têm se mostrado muito promissores, com avanços tecnológicos que podem gerar uma quantidade absurda de empregos, capital e inovações. Novas iniciativas têm gerado descobertas não só no campo automobilístico, entretanto tudo pertence a ele, como baterias, motores, entre outros. A energia armazenada e reaproveitada evita a dissipação de recursos e de capital. O Brasil dispõe de grandes zonas e diversos recursos para produzir energia "limpa". Sua zona rodoviária enorme, mesmo com falta de implementação de infraestrutura necessária que atenda esses veículos, facilita a utilização desse tipo de locomoção e incentivaria a vendas desses automóveis. A diminuição dos impostos, o incentivo tecnológico e as políticas que impulsionem esse mercado geraria muito capital para o Estado [...] e o tomaria um exemplo de progresso a ser seguido.

Neste sentido, vale ressaltar as diversas experiências bem-sucedidas em vários países que optaram por veículos movidos à base de energia renovável. A título de ilustração, os Estados Unidos já promovem incentivos para carros movidos à energia limpa desde os anos 90 e muitos estados têm incentivos próprios, como é o caso do Alaska, Arizona, Califórnia, Colorado, Florida, Georgia, Illinois, Louisiana, Maryland, Montana, New Jersey, Oklahoma, Oregon, South Carolina, Tennessee, Texas, Utah e Washington.

Ante o exposto, este projeto visa incentivar a disseminação de veículos movidos a propulsão elétrica e híbridos no Estado de Goiás, pois é uma via promissora que se alinha com as práticas internacionais mais modernas e supriria as novas demandas da indústria automobilística, além de confluir com os objetivos da Constituição Federal de garantia do desenvolvimento econômico e proteção do meio ambiente.

Trata-se de medida necessária que, além de ser socialmente adequada é também constitucional em todos os aspectos formal e material.

Os autos foram encaminhados a esta **Comissão** para análise e parecer, nos termos regimentais.

ESSA É A SÍNTESE DO PROJETO DE LEI EM PAUTA.

Em primeiro lugar, observa-se que proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas constitui matéria de **competência administrativa comum** de todos os entes federados, conforme art. 23, VI, da Constituição da República (CRFB). Ainda, essa matéria também se insere constitucionalmente no âmbito da **competência legislativa concorrente**, nos termos do art. 24, VI, da CRFB, *in verbis*:

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal **legislar concorrentemente sobre:**

S

questão, o que abre espaço à competência legislativa suplementar do Estado de Goiás nesse tocante (CRFB, art. 24, VI c/c § 2º).

Verifica-se que **este parlamento já vem demonstrando preocupação com o assunto**, visto que aprovou as proposições que resultaram nas Leis nºs 16.369/2008, que institui a política de incentivo ao uso da bicicleta no âmbito do Estado de Goiás, e a Lei nº 20.087/2018, que acresceu o art. 4º-A à primeira Lei mencionada para prever “Selo de Sustentabilidade em Mobilidade Urbana” a ser outorgado a empresários, entes e órgãos públicos e privados que adotem medidas de incentivo ao uso de bicicletas. Porém, não obstante a importância dessas iniciativas, estas não se confundem nem tiram a originalidade da propositura em tela.

Ausente, ainda, qualquer vício de iniciativa, por não estar a presente matéria catalogada expressamente no rol taxativo previsto no § 1º do art. 20 da CE/GO, que prevê os casos de iniciativa reservada do Chefe do Poder Executivo.

Cumprido registrar, em adendo, que **o só fato de projeto de lei de iniciativa parlamentar impor determinado “fazer” ou “não fazer” ao Poder Executivo, mesmo que implique criação de despesa**, não implica, por si só, interferência indevida na organização e no funcionamento da Administração Pública, desde que traçadas as linhas mestras pelo Poder Legislativo e assegurado espaço para concretização pelo gestor.

O **Supremo Tribunal Federal (STF)** já assentou, de maneira clara, inclusive em sede de repercussão geral, a possibilidade de iniciativa parlamentar mesmo em se tratando de projeto de lei voltado ao agir da Administração Pública, ainda que crie despesa, como se infere dos seguintes precedentes:

Recurso extraordinário com agravo. Repercussão geral.

2. Ação Direta de Inconstitucionalidade estadual. Lei 5.616/2013, do Município do Rio de Janeiro. Instalação de câmeras de monitoramento em escolas e cercanias.

3. Inconstitucionalidade formal. Vício de iniciativa. Competência privativa do Poder Executivo municipal. Não ocorrência. Não usurpa a competência privativa do chefe do Poder Executivo lei que, embora crie despesa para a Administração Pública, não trata da sua estrutura ou da atribuição de seus órgãos nem do regime jurídico de servidores públicos.

4. Repercussão geral reconhecida com reafirmação da jurisprudência desta Corte.

5. Recurso extraordinário provido. (STF, ARE 878.911/RJ, Rel. Min. Gilmar Mendes, j. em 29/09/2016, grifou-se)

Ação direta de inconstitucionalidade. Lei nº 11.521/2000 do Estado do Rio Grande do Sul. Obrigação do Governo de divulgar na imprensa oficial e na internet dados relativos a contratos de obras públicas. Ausência de vício formal e material. Princípio da publicidade e da transparência. Fiscalização. Constitucionalidade.

[...].

2. Lei que obriga o Poder Executivo a divulgar na imprensa oficial e na internet dados relativos a contratos de obras públicas não depende de iniciativa do chefe do Poder Executivo. A lei em questão não cria, extingue ou modifica órgão administrativo, tampouco confere nova atribuição a órgão da administração pública. **O fato de a regra estar dirigida ao Poder Executivo, por si só, não implica que ela deva ser de iniciativa privativa do Governador do Estado. Não incide, no caso, a vedação constitucional (CF, art. 61, § 1º, II, e).**

3. A legislação estadual inspira-se no princípio da publicidade, na sua vertente mais específica, a da transparência dos atos do Poder Público. Enquadra-se, portanto, nesse contexto de aprimoramento da necessária transparência das atividades administrativas, reafirmando e cumprindo o princípio constitucional da publicidade da administração pública (art. 37, caput, CF/88).

4. **É legítimo que o Poder Legislativo, no exercício do controle externo da administração pública, o qual lhe foi outorgado expressamente pelo poder constituinte, implemente medidas de aprimoramento da sua fiscalização, desde que respeitadas as demais balizas da Carta Constitucional, fato que ora se verifica.**

5. **Não ocorrência de violação aos ditames do art. 167, I e II, da Carta Magna, pois o custo gerado para o cumprimento da norma seria irrisório, sendo todo o aparato administrativo necessário ao cumprimento da determinação legal preexistente.**

6. Ação julgada improcedente. (STF, Tribunal Pleno, ADI 2444, Rel. Min. Dias Toffoli, j. em 06/11/2014, grifou-se)

No mesmo sentido, outras decisões colegiadas reverberam esse entendimento:

Agravo regimental no recurso extraordinário. Direito ambiental. Ação Direta de Inconstitucionalidade. Lei nº 3.977/2009 do Município de Rio Claro/SP que proíbe a utilização, pelos estabelecimentos daquela localidade, de embalagens plásticas à base de polietileno ou de derivados de petróleo. Lei de iniciativa parlamentar. Ausência de vício formal de iniciativa. Inexistência de aumento de despesa. Proteção do meio ambiente. Matéria de interesse local. Competência municipal. Precedentes.

[...].

2. **O diploma impugnado não implica aumento nas despesas do poder público municipal. Ainda que assim não fosse, é da jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, inclusive reiterada em sede de repercussão geral (ARE nº 878.911/RJ-RG), que nem toda lei que acarrete aumento de despesa para o Poder Executivo é vedada à iniciativa parlamentar. Para que isso ocorra, é necessário que, cumulativamente, a legislação tenha tratado de**

alguma das matérias constantes do art. 61, § 1º, da Constituição Federal.

[...]. (STF, 2ª Turma, AgRgRE 729.726/SP, Rel. Min. Dias Toffoli, j. em 06/10/2017, grifou-se)

DIREITO CONSTITUCIONAL. AGRAVO INTERNO EM RECURSO EXTRAORDINÁRIO. LEI DE INICIATIVA PARLAMENTAR QUE NÃO CRIA ÓRGÃOS OU CARGOS PÚBLICOS E NÃO GERA DESPESAS AO MUNICÍPIO. POSSIBILIDADE. PRECEDENTES. 1. A jurisprudência do Supremo Tribunal Federal é firme no sentido de que **não há burla à reserva de iniciativa do Chefe do Poder Executivo na hipótese em que o projeto de lei parlamentar: (i) não preveja aumento de despesas fora dos casos constitucionalmente autorizados; e (ii) não disponha sobre atribuições ou estabeleça obrigações a órgãos públicos. Precedentes.** 2. Hipótese em que dissentir da conclusão adotada pelo Tribunal de origem exigiria uma nova apreciação do conjunto fático-probatório constante dos autos (Súmula 279/STF). 3. Inaplicável o art. 85, § 11, do CPC/2015, uma vez que não houve fixação de honorários advocatícios. 4. Agravo interno a que se nega provimento. (STF, 1ª Turma, AgRgRE 668.899/SP, Rel. Min. Roberto Barroso, j. em 02/05/2017, grifou-se)

Contudo, **algumas correções de técnica legislativa se revelam imperiosas**, sobretudo para incorporar dispositivos meramente facultativos ao Poder Executivo (v.g. arts. 5º, 6º e 7º) – em princípio inconstitucionais e inócuos – em objetivos ou diretrizes a serem cumpridos pelo Estado de Goiás, de forma mais estruturada como política pública de Estado, a orientar a atuação dos gestores.

Além disso, a previsão de **incentivos tributários**, para ser concretizada, demanda previsão legal específica e com o maior nível de detalhamento possível ante o princípio da legalidade tributária específica nessa seara (CRFB, art. 150, I c/c § 6º; CE/GO, art. 102, § 5º), o que se propõe na forma de benefícios relacionados ao ICMS, IPVA e ITCD, mediante alteração do Código Tributário do Estado de Goiás – CTE/GO quando for o caso.

Assim, no intuito de aprimorar o presente projeto de lei à luz das considerações supra delineadas e também do ponto de vista redacional e de técnica legislativa, à luz da Lei Complementar nº 33/2001 e demais normativos pertinentes, apresenta-se o seguinte **substitutivo**:

**“SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 753, DE 18
DE NOVEMBRO DE 2021**

Institui a Política Estadual de Mobilidade Sustentável – PEMS e dá outras providências.



A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE GOIÁS, nos termos do art. 10 da Constituição Estadual, decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituída a Política Estadual de Mobilidade Sustentável – PEMS, com o objetivo de orientar a ação do poder público goiano e determinar medidas visando a reduzir a emissão de gases de efeito estufa no âmbito da mobilidade de pessoas e cargas no Estado de Goiás, nos termos desta Lei.

Art. 2º Para os fins desta Lei, entende-se por:

I – fontes de energia sustentável: energia elétrica, solar, eólica e/ou outras fontes renováveis, que não dependam da queima de combustíveis fósseis que emitam gases de efeito estufa;

II – veículo de mobilidade sustentável: qualquer meio de transporte movido total ou parcialmente por pelo menos uma fonte de energia sustentável, cuja propulsão não seja um motor de combustão interna mecanicamente conectado a um ou mais trens de tração, tais como:

a) veículo elétrico a bateria: qualquer veículo de mobilidade sustentável alimentado por um ou mais motores elétricos, alimentado por um ou mais acumuladores de energia elétrica, como baterias elétricas, capacitores ou equipamentos semelhantes, recarregáveis apenas de uma fonte externa ao veículo;

b) veículo elétrico a célula a combustível: qualquer veículo de mobilidade sustentável impulsionado por um ou mais motores elétricos e movido por células a combustível, independentemente de sua natureza, como células de hidrogênio, células de metano ou tecnologias semelhantes;

c) veículo elétrico híbrido: qualquer veículo cuja propulsão provém de um motor de combustão interna e de um motor elétrico;

d) veículos de micromobilidade sustentáveis: qualquer veículo com capacidade para transportar uma única pessoa ou condutor, que não ultrapasse 25 (vinte e cinco) quilômetros por hora em velocidade e seja impulsionado por qualquer um dos sistemas listados neste inciso ou por sistema misto que combine aqueles com tração de bicicleta;

e) veículos alternativos sustentáveis: qualquer outro veículo que, a juízo do órgão fiscalizador, se enquadre no conceito geral do **caput** deste inciso;

III – autopeças para veículo de mobilidade sustentável (peça eletro-automática): peça, elemento, montagem, submontagem ou sistema que, a critério da autoridade competente e devido a suas características ou finalidade, forneça utilidade operacional em veículos de mobilidade sustentável;

IV – equipamento auxiliar para mobilidade sustentável: qualquer produto, equipamento, serviço, processo ou tecnologia externo aos veículos de mobilidade sustentável que, a critério da autoridade competente, seja útil ou necessário para tais ou para a infraestrutura necessária a seu desempenho ou operação normal;

V – peça de conversão: qualquer peça, elemento, conjunto ou subconjunto que, a critério da autoridade fiscalizadora e devido a suas características ou finalidade, é utilizado para converter um veículo convencional em um veículo de mobilidade sustentável;

VI – combustível sustentável: qualquer combustível utilizado em veículos de mobilidade sustentável que, a critério da autoridade fiscalizadora e devido às suas características ou finalidade, tenha sido obtido total ou parcialmente por métodos sustentáveis e/ou utilizando como base uma ou mais energias renováveis.

Parágrafo único. O equipamento auxiliar pode incluir carregadores, estações de recarga, ferramentas específicas, máquinas, equipamentos, instrumentos de medição, software e hardware operacional ou outros, desde que sejam

especificamente destinados a auxiliar, melhorar ou fornecer funcionalidade para veículos de mobilidade sustentável.

Art. 3º São diretrizes da PEMS:

- I – promover e incentivar a utilização de veículos de mobilidade sustentável;
- II – desenvolver incentivos, metas e instrumentos para a transição energética do setor de transportes;
- III – instituir linhas de crédito prioritárias para incentivo à produção de veículos de mobilidade sustentável e outros programas estaduais específicos;
- IV – estimular a geração de energia advinda de matriz energética cada vez mais diversa e renovável, inclusive a produção no Estado de Goiás de veículos de mobilidade sustentável;
- V – estabelecer parceria com parques tecnológicos, institutos de pesquisa, empresas, universidades e demais órgãos públicos e privados;
- VI – realizar obras de infraestrutura e estimular a instalação de estabelecimentos de suporte aos veículos de mobilidade sustentável;
- VII – substituir gradualmente a frota do serviço público estadual por veículos de mobilidade sustentável, conforme cronograma definido pelo chefe de cada Poder ou órgãos autônomo estadual;
- VIII – implantar e estimular a implantação de veículos de uso compartilhado e a reciclagem de baterias;
- IX – apoiar e estimular a pesquisa e o desenvolvimento tecnológico sobre o objeto desta Lei, em especial aquelas que visem a apontar meios e formas de concretizar as diretrizes desta Lei com o melhor custo-benefício ao Estado de Goiás e à iniciativa privada.

Art. 4º São declarados de interesse público estadual o projeto, a pesquisa, a inovação, o desenvolvimento, a produção, a comercialização, a conversão e a utilização de veículos movidos por fontes de energia sustentável produzidas no Estado de Goiás, bem como as suas partes, peças, conjuntos, subconjuntos, acessórios, equipamentos auxiliares, peças de reposição, suprimentos, combustíveis sustentáveis e serviços associados do veículo citado especificamente destinados à mobilidade sustentável.

Art. 5º Como condição para manutenção de incentivos e benefícios fiscais, financeiros e creditícios concedidos pelo Estado de Goiás a montadoras de veículos instaladas em solo goiano, ficam estas obrigadas a investir na produção de veículos de mobilidade sustentável em Goiás ou em pesquisa e desenvolvimento tecnológico referente a esses veículos visando a sua produção no Estado de Goiás.

§ 1º O percentual de investimento será de 10% (dez por cento) do valor de incentivos e benefícios fruídos no trimestre correspondente do exercício financeiro anterior, salvo se percentual diverso for estabelecido em regulamento.

§ 2º Consideram-se incentivos e benefícios fiscais aqueles previstos no art. 2º da Lei nº 21.242, de 13 de janeiro de 2022.

§ 3º O descumprimento da condição prevista neste artigo implica a suspensão da fruição do incentivo ou benefício efetivamente fruído pela montadora, a partir do trimestre seguinte àquele em que se configurar o descumprimento, até que seja integralmente cumprido o disposto neste artigo.

§ 4º A suspensão prevista no § 3º aplica-se a partir do 1º dia do ano subsequente ao da publicação desta Lei, observado o intervalo mínimo de 90 (noventa) dias.

§

§ 5º Em caso de ação fiscalizatória que redimensione o montante de incentivos e benefícios fiscais devidos, o valor final determinado pela autoridade tributária competente será considerado para os fins deste artigo.

§ 6º Caso o incentivo ou benefício seja submetido a fiscalização periódica superior a um trimestre, devem ser considerados provisoriamente os valores declarados pela montadora, sem prejuízo do disposto no § 5º.

Art. 6º Fica concedido às montadoras de veículos instaladas no Estado de Goiás crédito outorgado, em percentual definido em regulamento e incidente sobre os investimentos comprovados na produção de veículos de mobilidade sustentável em Goiás ou em pesquisa e desenvolvimento tecnológico visando à produção desses veículos no Estado de Goiás.

§ 1º Enquanto não publicado o regulamento de que trata o **caput**, fica estabelecido em 3% (três por cento) o percentual do crédito outorgado ali previsto.

§ 2º O benefício previsto neste artigo:

I – somente se aplica no caso de cumprimento da condição prevista no art. 5º;

II – não pode ser computado em duplicidade com outros incentivos ou benefícios que a montadora já usufrua em razão do mesmo investimento ou produção.

Art. 7º A Lei nº 11.651, de 26 de dezembro de 1991, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 80

IV – na transmissão de veículos de mobilidade sustentável, assim definidos nos termos da legislação específica.

....." (NR)

Art. 94

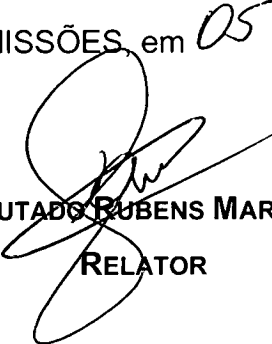
XV – veículos de mobilidade sustentável, assim definidos nos termos da legislação específica." (NR)

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação."

Por tais razões, com a **adoção do substitutivo ora apresentado**, somos pela **constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa** da propositura em pauta.

É o relatório.

SALA DAS COMISSÕES, em 05 de Abril de 2022.


DEPUTADO RUBENS MARQUES
RELATOR