

**AVULSO NÃO
PUBLICADO.
PROPOSIÇÃO DE
PLENÁRIO.**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.010-B, DE 2016

(Do Sr. Lúcio Vale e outros)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, tendo em vista aperfeiçoar as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. JULIO LOPES); e da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação deste, com substitutivo, e pela rejeição dos de nºs 6529/16 e 6675/16, apensados (relator: DEP. JOÃO PAULO PAPA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO URBANO E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (MÉRITO E ART. 54, RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

III - Projetos apensados: 6529/16 e 6675/16

IV - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer do relator
- 1º Substitutivo oferecido pelo relator
- Complementação de voto
- 2º Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que “institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana”, dispondo, entre outros pontos, sobre os princípios e diretrizes da política, a política tarifária, os direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, as atribuições dos entes federados e o Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I – quanto ao objeto:

.....

c) misto, de carga e passageiros;

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

.....

II – calçadas, passagens de pedestre e estacionamentos;

..... **(NR)”**

“Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

.....

X – concepção da mobilidade urbana sob a perspectiva da inter, multi e transdisciplinaridade;

XI – cooperação federativa. (NR)”

“Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

.....

VIII – prioridade nos deslocamentos de pedestres e ciclistas;

IX – integração e gestão compartilhada entre as cidades inclusas em regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas;

X – redução do número de deslocamentos nas cidades,

por meio da aproximação entre os locais de moradia e os de emprego e serviço;

XI – exigência de contrapartidas pelo ônus causado à mobilidade urbana;

XII – adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente da implantação da infraestrutura de transportes. (NR)”

“Art. 8º

§ 4º A concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público. (NR)”

“Art. 9º

§ 12. O Poder Público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato por meio da Rede Mundial de Computadores. (NR)”

“Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

.....

V – ser informado sobre as ações de mobilidade urbana realizadas ou planejadas por União, Estados, Distrito Federal e Municípios. (NR)

§ 1º Os usuários dos serviços de transporte coletivo terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I – seus direitos e responsabilidades;

- II – os direitos e obrigações dos operadores dos serviços;*
- III – os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta;*
- IV – o cálculo das tarifas cobradas pelos serviços, incluindo a remuneração do operador.*

§ 2º Além do previsto no § 1º deste artigo, os usuários deverão ter acesso ao extrato de seu cartão de transporte, por aplicativo desenvolvido para esse fim.

§ 3º Os pedestres e ciclistas terão direito à infraestrutura adequada para a locomoção segura, com vistas à garantia de acessibilidade.

§ 4º Todas as informações previstas neste artigo serão fornecidas pelo Poder Público responsável por meio da Rede Mundial de Computadores. (NR)”

“Art. 16. São atribuições da União:

- I – prestar assistência financeira e manter serviço permanente de assistência técnica em mobilidade urbana para Estados, Distrito Federal e Municípios;*

..... (NR)”

“Art. 17. São atribuições dos Estados:

- IV – prestar assistência técnica e financeira aos Municípios;*

V – observados os parâmetros estabelecidos pela legislação nacional, executar, diretamente ou por meio de serviços autorizados, a inspeção veicular, unificando os controles de segurança e de emissão de poluentes.

§ 1º Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

§ 2º Nas regiões metropolitanas e outras aglomerações

urbanas delimitadas nos termos do § 1º do art. 25 da Constituição Federal, em que a mobilidade urbana for expressamente considerada como função pública de interesse comum, serão observadas as disposições sobre governança interfederativa estabelecidas na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.

§ 3º Os Municípios com frota total igual ou superior a três milhões de veículos, a seu critério, poderão implantar programas próprios de inspeção veicular. (NR)”

“Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I – planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, que deve contemplar o transporte de pessoas e carga, em consonância com o plano diretor municipal referido no § 1º do art. 182 da Constituição Federal e com outros instrumentos da política de desenvolvimento e de expansão urbana;

II – disciplinar os serviços de transporte urbano, observadas as disposições desta Lei e demais normas gerais pertinentes;

III – prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

IV – capacitar pessoas e desenvolver as instituições e organizações vinculadas à política de mobilidade urbana do Município. (NR)”

“Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

.....

VI – a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, mediante proposta de logística urbana, elaborada pelo gestor público em conjunto com os agentes privados;

.....

XII – o emprego de tecnologia de informação e comunicação para a melhoria da mobilidade urbana.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado, até no máximo 31 de dezembro de 2020:

I – ao plano diretor municipal existente ou em elaboração;

II – ao plano de desenvolvimento urbano integrado existente ou em elaboração, nas regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas delimitadas nos termos do § 1º do art. 25 da Constituição Federal.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão até no máximo 31 de dezembro de 2020 para elaborá-lo. (NR)”

Art. 3º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 26-A:

“Art. 26-A Incorre em improbidade administrativa, nos termos da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992:

I – o governador que deixar de tomar as providências necessárias para garantir o cumprimento do disposto no inciso V do “caput” do art. 17 desta Lei, até no máximo 31 de dezembro de 2020;

II – o prefeito, o governador ou agente público que atue na estrutura de governança interfederativa que deixar de tomar as providências necessárias para garantir o cumprimento do disposto nos §§ 3º e 4º do art. 24 desta Lei.”

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Os estudos e debates realizados pelo Centro de Estudos e Debates Estratégico da Câmara dos Deputados (Cedes) sobre o tema “Mobilidade Urbana” nos anos de 2014 e 2015 evidenciaram que são necessários ajustes e complementações relevantes na Lei nº 12.587/2012 (Lei de Mobilidade Urbana).

Entre esses aperfeiçoamentos na Lei, colocam-se:

- inserir a referência expressa a calçadas e passagens de pedestres, elementos importantes da infraestrutura urbana, que sempre tendem a ser negligenciados nas ações governamentais;
- incluir nos princípios da Política de Mobilidade a concepção da mobilidade urbana sob a perspectiva da inter, multi e transdisciplinaridade, afastando o enfoque setorializado, que dificulta o avanço real da perspectiva do transporte urbano para o novo paradigma da mobilidade urbana;
- incluir nos princípios da Política de Mobilidade a cooperação federativa, uma vez que as dificuldades e lacunas na mobilidade urbana apenas serão solucionadas com a participação coordenada de União, Estados, Distrito Federal e Municípios;
- acrescentar nas diretrizes da Política de Mobilidade a integração e gestão compartilhada entre as cidades inclusas em regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas, de forma coerente com a realidade brasileira de mais da metade da população morando em metrópoles;
- acrescentar nas diretrizes da Política de Mobilidade a redução do número de deslocamentos nas cidades, por meio da aproximação entre os locais de moradia e os de emprego e serviço, reforçando a inter-relação da mobilidade com o planejamento do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;
- na mesma perspectiva de integração com a política urbana, acrescentar nas diretrizes da Política de Mobilidade a exigência de contrapartidas pelo ônus causado à mobilidade urbana, assim como a adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente da implantação da infraestrutura de transportes (value capture mechanisms);
- prever que a concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público, retomando assim conteúdo que foi vetado na versão da Lei encaminhada à sanção presidencial;
- incluir na Lei o direito de os usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana serem informados sobre as ações de mobilidade urbana realizadas ou planejadas por União, Estados, Distrito Federal e Municípios, reforçando-se o controle social;
- exigir a disponibilização na internet de informações sobre cálculo das tarifas cobradas pelos serviços de transporte urbano;
- prever que os usuários terão acesso ao extrato de seu cartão de transporte,

por aplicativo desenvolvido para esse fim;

- prever que os pedestres e ciclistas terão direito à infraestrutura adequada para a locomoção segura;
- incluir entre as obrigações do governo federal a manutenção de serviço permanente de assistência técnica em mobilidade urbana para Estados, Distrito Federal e Municípios, reforçando o princípio da cooperação federativa;
- na mesma linha, acrescentar nas atribuições dos governos estaduais a prestação de assistência técnica e financeira aos Municípios;
- acrescentar, entre as atribuições dos governos estaduais, a execução, direta ou por meio de serviços autorizados, da inspeção veicular, unificando os controles de segurança e de emissão de poluentes e reforçando previsão constante na legislação nacional sobre trânsito e sobre controle da poluição por veículos automotores;
- de forma a assegurar a realização da inspeção veicular, incluir previsão de prazo até no máximo 31 de dezembro de 2020, apenando o governador que deixar de tomar as providências necessárias para tanto na forma da Lei nº 8.429/1992 (Lei de Improbidade Administrativa);
- explicitar que, nas regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas em que a mobilidade urbana for expressamente considerada como função pública de interesse comum, serão observadas as disposições sobre governança interfederativa estabelecidas na Lei nº 13.089/2015, inter-relacionando expressamente a Lei de Mobilidade Urbana e o recente Estatuto da Metrópole;
- explicitar que a política municipal de mobilidade urbana deve contemplar o transporte de pessoas e carga, em consonância com o plano diretor municipal referido no § 1º do art. 182 da Constituição Federal e com outros instrumentos da política de desenvolvimento e de expansão urbana;
- prever que o plano de mobilidade urbana necessariamente considerará o emprego de tecnologia de informação e comunicação;
- dilatar o prazo de elaboração do plano de mobilidade urbana para até no máximo 31 de dezembro de 2020, mas, ao mesmo tempo, apenar com maior rigor, na forma da Lei de Improbidade Administrativa, a inação governamental referente ao cumprimento desse prazo;
- sobre o mesmo assunto, excluir da Lei a sanção de proibição de repasse de recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana em razão da não elaboração do plano de mobilidade, uma vez que se trata na prática de punição espúria, que prejudica o próprio cidadão.

Dessa forma, apresentamos o presente projeto de lei para

aperfeiçoar a Lei da Mobilidade Urbana em todos os aspectos considerados necessários a partir das conclusões do estudo desenvolvido pelo Cedes.

Trata-se de contribuição importante da Câmara dos Deputados para aprimorar a base institucional dessa complexa área de políticas públicas, motivo pelo qual contamos com o pleno apoio dos Senhores Parlamentares para sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, em 13 de abril de 2016.

Deputado **Lúcio Vale**
(Presidente do Cedes)

Deputado **Ronaldo Benedet**
(Relator)

Deputado **Ariosto Holanda**

Deputado **Beto Rosado**

Deputado **Cabo Sabino**

Deputado **Carlos Melles**

Deputada **Cristiane Brasil**

Deputado **Evair de Melo**

Deputado **Félix Mendonça Júnior**

Deputado **JHC**

Deputado **Osmar Terra**

Deputado **Paulo Teixeira**

Deputado **Pedro Uczai**

Deputado **Remídio Monai**

Deputado **Rômulo Gouveia**

Deputado **Ronaldo Nogueira**

Deputado **Valmir Prascidelli**

Deputado **Vitor Lippi**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

TÍTULO III DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

CAPÍTULO III DOS ESTADOS FEDERADOS

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

§ 1º São reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição.

§ 2º Cabe aos Estados explorar diretamente, ou mediante concessão, os serviços locais de gás canalizado, na forma da lei, vedada a edição de medida provisória para a sua regulamentação. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 5, de 1995)*

§ 3º Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de Municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

Art. 26. Incluem-se entre os bens dos Estados:

I - as águas superficiais ou subterrâneas, fluentes, emergentes e em depósito, ressalvadas, neste caso, na forma da lei, as decorrentes de obras da União;

II - as áreas, nas ilhas oceânicas e costeiras, que estiverem no seu domínio, excluídas aquelas sob domínio da União, Municípios ou terceiros;

III - as ilhas fluviais e lacustres não pertencentes à União;

IV - as terras devolutas não compreendidas entre as da União.

Art. 27. O número de Deputados à Assembléia Legislativa corresponderá ao triplo da representação do Estado na Câmara dos Deputados e, atingido o número de trinta e seis, será acrescido de tantos quantos forem os Deputados Federais acima de doze.

§ 1º Será de quatro anos o mandato dos Deputados Estaduais, aplicando-se-lhes as regras desta Constituição sobre sistema eleitoral, inviolabilidade, imunidades, remuneração, perda de mandato, licença, impedimentos e incorporação às Forças Armadas.

§ 2º O subsídio dos Deputados Estaduais será fixado por lei de iniciativa da Assembléia Legislativa, na razão de, no máximo, setenta e cinco por cento daquele estabelecido, em espécie, para os Deputados Federais, observado o que dispõem os arts. 39, § 4º, 57, § 7º, 150, II, 153, III, e 153, § 2º, I. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

§ 3º Compete às Assembléias Legislativas dispor sobre seu regimento interno, polícia e serviços administrativos de sua secretaria, e prover os respectivos cargos.

§ 4º A lei disporá sobre a iniciativa popular no processo legislativo estadual.

TÍTULO VII
DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

CAPÍTULO II
DA POLÍTICA URBANA

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3º As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4º É facultado ao poder público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I - parcelamento ou edificação compulsórios;

II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;

III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

Art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.

§ 1º O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil.

§ 2º Esse direito não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez.

§ 3º Os imóveis públicos não serão adquiridos por usucapião.

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º 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.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o *caput* deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana 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.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Seção I Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos

autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Seção II

Dos princípios, diretrizes e objetivos da política nacional de mobilidade urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas

setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO II DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do

serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se déficit ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se superavit tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de superavit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus

instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)](#)

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal.

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)](#)

Art. 12-B. Na outorga de exploração de serviço de táxi, reservar-se-ão 10% (dez por cento) das vagas para condutores com deficiência.

§ 1º Para concorrer às vagas reservadas na forma do *caput* deste artigo, o condutor com deficiência deverá observar os seguintes requisitos quanto ao veículo utilizado:

I - ser de sua propriedade e por ele conduzido; e

II - estar adaptado às suas necessidades, nos termos da legislação vigente.

§ 2º No caso de não preenchimento das vagas na forma estabelecida no *caput* deste artigo, as remanescentes devem ser disponibilizadas para os demais concorrentes. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação\)](#)

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

CAPÍTULO III DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de

fevereiro de 1995:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

CAPÍTULO IV DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V - (VETADO);

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

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da

Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

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

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

IV - (VETADO).

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

CAPÍTULO V DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação 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 estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

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 ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais

obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 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, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

CAPÍTULO VI DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

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.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

CAPÍTULO VII DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Esta Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.

Art. 27. (VETADO).

Art. 28. Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.

Brasília, 3 de janeiro de 2012; 191º da Independência e 124º da República.

DILMA ROUSSEFF
Nelson Henrique Barbosa Filho
Paulo Sérgio Oliveira Passos
Paulo Roberto dos Santos Pinto
Eva Maria Cella Dal Chiavon
Cezar Santos Alvarez
Roberto de Oliveira Muniz

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O presente código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão pelos termos do art. 175 da Constituição Federal, por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos.

Parágrafo único. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão a revisão e as adaptações necessárias de sua legislação às prescrições desta Lei, buscando atender as peculiaridades das diversas modalidades dos seus serviços.

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - poder concedente: a União, o Estado, o Distrito Federal ou o Município, em cuja competência se encontre o serviço público, precedido ou não da execução de obra pública, objeto de concessão ou permissão;

II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

III - concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da

concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado;

IV - permissão de serviço público: a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

.....

LEI Nº 13.089, DE 12 DE JANEIRO DE 2015

Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei n  10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1  Esta Lei, denominada Estatuto da Metrópole, estabelece diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas instituídas pelos Estados, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado e outros instrumentos de governança interfederativa, e critérios para o apoio da União a ações que envolvam governança interfederativa no campo do desenvolvimento urbano, com base nos incisos XX do art. 21, IX do art. 23 e I do art. 24, no   3  do art. 25 e no art. 182 da Constituição Federal.

  1  Além das regiões metropolitanas e das aglomerações urbanas, as disposições desta Lei aplicam-se, no que couber:

I - às microrregiões instituídas pelos Estados com fundamento em funções públicas de interesse comum com características predominantemente urbanas;

II - (VETADO).

  2  Na aplicação das disposições desta Lei, são observadas as normas gerais de direito urbanístico estabelecidas na Lei n  10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, e em outras leis federais, bem como as regras que disciplinam a política nacional de desenvolvimento urbano, a política nacional de desenvolvimento regional e as políticas setoriais de habitação, saneamento básico, mobilidade urbana e meio ambiente.

Art. 2  Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I - aglomeração urbana: unidade territorial urbana constituída pelo agrupamento de 2 (dois) ou mais Municípios limítrofes, caracterizada por complementaridade funcional e integração das dinâmicas geográficas, ambientais, políticas e socioeconômicas;

II - função pública de interesse comum: política pública ou a  o nela inserida cuja realização por parte de um Município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes;

III - gestão plena: condição de região metropolitana ou de aglomeração urbana que possui:

a) formalização e delimitação mediante lei complementar estadual;

b) estrutura de governança interfederativa própria, nos termos do art. 8  desta Lei;

e

c) plano de desenvolvimento urbano integrado aprovado mediante lei estadual;

IV - governança interfederativa: compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum;

V - metrópole: espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional, conforme os critérios adotados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE;

VI - plano de desenvolvimento urbano integrado: instrumento que estabelece, com base em processo permanente de planejamento, as diretrizes para o desenvolvimento urbano da região metropolitana ou da aglomeração urbana;

VII - região metropolitana: aglomeração urbana que configure uma metrópole.

Parágrafo único. Os critérios para a delimitação da região de influência de uma capital regional, previstos no inciso V do caput deste artigo considerarão os bens e serviços fornecidos pela cidade à região, abrangendo produtos industriais, educação, saúde, serviços bancários, comércio, empregos e outros itens pertinentes, e serão disponibilizados pelo IBGE na rede mundial de computadores.

LEI Nº 8.429, DE 2 DE JUNHO DE 1992

Dispõe sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de enriquecimento ilícito no exercício de mandato, cargo, emprego ou função na administração pública direta, indireta ou fundacional e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Os atos de improbidade praticados por qualquer agente público, servidor ou não, contra a administração direta, indireta ou fundacional de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios, de Território, de empresa incorporada ao patrimônio público ou de entidade para cuja criação ou custeio o erário haja concorrido ou concorra com mais de cinquenta por cento do patrimônio ou da receita anual, serão punidos na forma desta Lei.

Parágrafo único. Estão também sujeitos às penalidades desta Lei os atos de improbidade praticados contra o patrimônio de entidade que receba subvenção, benefício ou incentivo, fiscal ou creditício, de órgão público bem como daquelas para cuja criação ou custeio o erário haja concorrido ou concorra com menos de cinquenta por cento do patrimônio ou da receita anual, limitando-se, nestes casos, a sanção patrimonial à repercussão do ilícito sobre a contribuição dos cofres públicos.

Art. 2º Reputa-se agente público, para os efeitos desta Lei, todo aquele que exerce, ainda que transitoriamente ou sem remuneração, por eleição, nomeação, designação, contratação ou qualquer outra forma de investidura ou vínculo, mandato, cargo, emprego ou função nas entidades mencionadas no artigo anterior.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe propõe a alteração da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. A proposta é fruto de estudo promovido pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos (Cedes) da Câmara dos Deputados acerca do tema Mobilidade Urbana, elaborado por equipe técnica da Consultoria Legislativa, sob a relatoria do Deputado Ronaldo Benedet, no qual foram suscitados aspectos da lei passíveis de aperfeiçoamento.

As modificações propostas para a Lei nº 12.587, de 2012, são as seguintes:

- Art. 3º, § 2º, inciso I, alínea c – inclusão do serviço de transporte urbano misto, ou seja, de carga e passageiros, na classificação dos serviços de transporte urbano quanto ao objeto;
- Art. 3º, § 3º, inciso II, alínea c – inclusão das calçadas e passagens de pedestre no rol de infraestruturas de mobilidade urbana, ao lado dos estacionamentos;
- Art. 5º, incisos X e XI – inclusão entre os princípios que fundamentam a Política Nacional de Mobilidade Urbana da perspectiva da inter, multi e transdisciplinaridade na concepção da mobilidade urbana e da cooperação federativa;
- Art. 6º, incisos VIII a XII – inclusão de novas diretrizes para orientar a Política Nacional de Mobilidade Urbana: priorização nos deslocamentos de pedestres e ciclistas; integração e gestão compartilhada entre as cidades incluídas em aglomerações urbanas; redução do número de deslocamentos nas cidades; exigência de contrapartidas; e adoção de instrumentos de compensação por valorização imobiliária;
- Art. 8º, § 4º – exigência de que a concessão de benefícios

tarifários nos serviços de transporte público coletivo seja custeada com recursos financeiros previstos em lei;

- Art. 9º, § 12 – obrigatoriedade de que o Poder Público dê publicidade aos atos de revisão extraordinária de tarifas na Rede Mundial de Computadores;
- Art. 14, inciso V e §§ 1º a 4º – inclusão do direito a informações aos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana sobre as ações de mobilidade urbana planejadas e realizadas pelo Poder Público, ao cálculo tarifário, ao extrato do cartão de transporte, bem como do direito à infraestrutura adequada e segura a pedestres e ciclistas, com vistas à acessibilidade;
- Art. 16, inciso I – garantia de manutenção permanente do serviço de assistência técnica em mobilidade urbana prestado pela União para Estados, Distrito Federal e Municípios;
- Art. 17, incisos IV e V – inclusão de novas atribuições dos Estados, quais sejam: prestar assistência técnica e financeira aos Municípios e executar a inspeção veicular unificada relativa ao controle de segurança e emissão de poluentes;
- Art. 17, §§ 1º a 3 – observância das disposições sobre governança interfederativa previstas na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (Estatuto da Metrópole), caso a mobilidade urbana seja considerada como função pública de interesse comum; previsão de implantação de programas próprios de inspeção veicular em Municípios com três milhões de veículos ou mais;
- Art. 18, incisos I a IV – alteração na redação dos incisos I e II de modo a enfatizar que a política de mobilidade urbanas deve contemplar o transporte de pessoas e cargas, bem como prever sua integração com os planos diretores municipais e outros instrumentos de desenvolvimento e expansão urbana;
- Art. 24, incisos VI e XII – previsão de que a participação de

agentes privados na elaboração de proposta de logística urbana para subsidiar a operação e o disciplinamento do transporte de carga, bem como o emprego de tecnologia de informação e comunicação, sejam contemplados na elaboração dos planos de mobilidade urbana;

- Art. 24, §§ 3º e 4º – prorrogação do prazo até no máximo 31 de dezembro de 2020, para que os planos de mobilidade urbana sejam integrados ao plano diretor ou ao plano de desenvolvimento urbano integrado, conforme o caso, bem como a prorrogação do prazo até no máximo 31 de dezembro de 2020, a contar da data de publicação desta lei, para que os planos de mobilidade urbana sejam elaborados;
- Art. 26-A, incisos I e II – previsão de improbidade administrativa para o governador que deixar de tomar providências acerca da implantação da inspeção técnica veicular unificada até 31 de dezembro de 2020, assim como para prefeito, governador ou agente público responsável pela governança interfederativa de aglomerações urbanas que deixar de tomar providências para a elaboração dos planos de mobilidade urbana e da respectiva compatibilização com os planos diretores e planos de desenvolvimento urbano integrado.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição, que está sujeita à apreciação do Plenário. Na sequência, a Comissão de Desenvolvimento Urbano deverá pronunciar-se quanto ao mérito e a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá pronunciar-se quanto ao mérito e quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Em outubro de 2015, o Centro de Estudos e Debates Estratégicos (Cedes) lançou a publicação ‘Desafio da Mobilidade Urbana’, que resultou de estudo elaborado por equipe técnica da Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados (Conle), sob a relatoria do Deputado Ronaldo Benedet.

Entre as sugestões de ação legislativa, consta a minuta do Projeto de Lei nº 5.010, apresentado em 2016 pelos parlamentares componentes do Cedes, tendo à frente seu presidente, Deputado Lúcio Vale.

O PL em apreço é o resultado de abordagem abrangente e detalhada da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, conhecida como Lei de Mobilidade, a partir da visão crítica assegurada pelo estudo.

Após sua apresentação no art. 1º, passemos a examinar o art. 2º do PL, que assinala as alterações propostas ao texto da Lei de Mobilidade.

Acatamos o conceito de transporte misto acrescido à Lei na forma da alínea 'c' do inciso I do § 2º do art. 3º, que trata da classificação do transporte urbano quanto ao objeto, considerando a realidade peculiar deste país continental, no qual se verifica o deslocamento conjunto de pessoas e bens no mesmo veículo.

Pesquisa feita pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) revelou que, de 25,1 bilhões de viagens feitas em 2012 em transporte não motorizado, cerca de 22,8 referiam-se ao deslocamento a pé, pelo que foram incorporadas ao inciso II do § 3º do art. 3º calçadas e passagens de pedestres no rol da infraestrutura urbana, em conjunto com os estacionamentos. Para enfatizar a valorização do pedestrianismo, desvinculando-o do estacionamento, que está associado com o transporte motorizado, propomos transpor os tipos acrescidos a um dispositivo próprio, o inciso VIII.

Estamos de acordo com os dois princípios acrescidos ao art. 5º da Lei de Mobilidade. O inciso X refere-se à perspectiva de inter, multi e transdisciplinaridade que deve orientar a concepção da mobilidade urbana, a qual abrange, entre outros aspectos, parcelamento, uso e ocupação do solo, economia e emprego. Outro princípio, previsto no inciso XI, trata da cooperação federativa, para destacar ações da União, dos Estados e do Distrito Federal que repercutem na mobilidade urbana.

Assentimos também com os cinco incisos aditados à lista de diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, constante do art. 6º da Lei em foco. O inciso VIII aborda a prioridade nos deslocamentos não motorizados de pedestres e ciclistas. Com vistas a compatibilizar a Lei de Mobilidade com o Estatuto da Metrópole (Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015), o inciso IX prevê a integração e a gestão compartilhada entre as cidades componentes de regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas. O inciso X traz uma diretriz importante para a redução dos deslocamentos nas cidades, ao propor a

aproximação entre os locais de moradia e os de emprego e serviço. Os incisos XI e XII tratam de diretrizes voltadas a aspectos financeiros, que podem constituir receitas para aplicação na mobilidade urbana. Dispõem, respectivamente, sobre a exigência de contrapartidas por ônus causados à mobilidade urbana e sobre a adoção de mecanismos de compensação pela valorização imobiliária decorrente da implantação da infraestrutura de transportes.

O art. 8º da Lei dispõe sobre as diretrizes da política tarifária do serviço de transporte público coletivo, ao qual o PL agrega o § 4º, cujo teor apregoa o fim do financiamento cruzado de benefício tarifário concedido no transporte público coletivo, ao obrigar a previsão em lei de sua fonte de custeio e ao proibir a atribuição desse custeio aos usuários do respectivo serviço público. Trata-se de medida de justiça social, tendo em vista que muitos desses usuários, apesar de serem tão ou mais carentes que os segmentos contemplados com os benefícios tarifários, dividem os ônus deles resultantes, ao pagarem compulsoriamente os reajustes das tarifas. Esses reajustes, necessários para assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão para a prestação dos serviços públicos, têm suporte no art. 35 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

Para dar fim ao financiamento cruzado em voga no Brasil e a todas as situações perversas a ele inerentes, propomos o acréscimo do § 5º ao art. 8º da Lei de Mobilidade, com a previsão de revisão, nos termos do *caput*, de todos os benefícios tarifários de caráter permanente vigentes no transporte público coletivo, que tenham sido concedidos por qualquer dos entes da federação. Essa revisão deverá ser realizada em até cinco anos, contados da vigência da lei que se originar do PL nº 5.010, de 2016.

No art. 9º da Lei, que trata da revisão extraordinária das tarifas, o PL acrescenta ao fim do § 12 a exigência de publicidade dessa revisão por meio da Rede Mundial de Computadores, como modo de atualizar a divulgação da medida. Embora concordemos com essa divulgação, propomos incorporá-la ao § 1º do art. 14, que inclui a revisão ordinária, como explicitado adiante. Por coerente, defendemos que a democratização do acesso à informação deve alcançar também os atos de revisão ordinária das tarifas, devido à repercussão no orçamento do usuário, pelo que propomos acrescentar ao § 7º do art. 9º a expressão: ‘aos quais será dada publicidade, inclusive por meio da Internet’, lembrando que esse termo já está incorporado ao nosso léxico. É preciso ter em conta que a Internet chegou para mudar em definitivo a forma da comunicação no mundo moderno, sendo uma ponte entre o público e o privado.

Ainda com referência ao art. 9º, propomos aditar o § 13, para

incentivar a utilização de créditos eletrônicos tarifários nos serviços de transporte público coletivo, benéfica à segurança dos usuários e dos empregados nesses serviços.

Para reforçar o combate ao transporte ilegal de passageiros, ponderamos acrescentar ao *caput* do art. 13 da Lei a expressão: 'inclusive no cumprimento da atribuição expressa no inciso VII do art. 22'.

Embora com pequenas ressalvas de redação, concordamos no mérito com as mudanças propostas pelo PL ao art. 14 da Lei, o qual acrescenta outros cinco direitos dos usuários do Sistema de Mobilidade Urbana, na forma do inciso V apostado ao *caput*, do inciso IV agregado ao § 1º, antigo parágrafo único, e dos §§ 3º e 4º. O inciso V aditado ao *caput* do art. 14 garante informação ao usuário sobre as ações de mobilidade urbana realizadas ou planejadas pelos entes da federação: União, Estados, Distrito Federal e Municípios. Acrescentamos ao § 1º o direito à informação, inclusive pela Internet, para atualizar a lei aos ditames da modernidade. O inciso IV acrescido ao § 1º assegura aos usuários serem informados sobre o cálculo das tarifas cobradas pelos serviços, incluindo a remuneração do operador. Aqui, propomos, por conveniente e justo, que esse cálculo abranja os ajustes e a revisão ordinária e extraordinária das tarifas, considerando que o desconhecimento das razões do aumento no valor cobrado pode ensejar manifestações contrárias de largo alcance social, a exemplo das que foram registradas em junho de 2013, no Brasil. O § 2º aditado ao art. 14 trata do acesso dos usuários a seus extratos de cartão de transporte, por meio de aplicativo específico. Pensamos, mais uma vez, em não limitar a forma de divulgação desses dados, pelo que propomos um ajuste na redação do dispositivo. Por sua vez, o § 3º enfoca o direito de pedestres e ciclistas à infraestrutura adequada para locomoção segura, com vistas à garantia de acessibilidade. O § 4º mostra-se dispensável, se a Internet for citada como alternativa de comunicação no *caput* do § 1º.

Acatamos a alteração prevista pelo PL no inciso I do art.16 da Lei, que estabelece como atribuição da União manter serviço permanente de assistência técnica em mobilidade urbana para Estados, Distrito Federal e Municípios.

Aceitamos também as modificações previstas no art. 17 da Lei, que trata das seguintes atribuições dos Estados: inciso IV – prestar assistência técnica e financeira aos Municípios; e inciso V – executar a inspeção veicular, na forma prevista no art. 104 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, diretamente ou por meio de serviços autorizados, observados os parâmetros da legislação nacional que unificam os controles de

segurança e de emissão de poluentes. Vale ressaltar que a inspeção veicular é vista como procedimento eficiente para a redução dos acidentes de trânsito, que constitui um dos impactos sobre a imobilidade urbana apontado no livro 'Desafio da Mobilidade Urbana'. Ainda sobre inspeção veicular, há no § 3º do art. 17 a previsão de os Municípios poderem implantar programas próprios, para cidades com frota total igual ou superior a três milhões de veículos. Propomos transpor esse dispositivo para o art. 18, que traz as atribuições dos Municípios, na forma do parágrafo único. O § 2º acrescido ao art.17 adequa a Lei de Mobilidade ao Estatuto da Metrópole (Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015), ao tratar da governança interfederativa para os casos em que a mobilidade urbana for considerada função pública de interesse comum nas regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas.

O PL altera o art. 18 da Lei de Mobilidade, que traz as competências dos Municípios. No mérito, a alteração diz respeito tão somente ao inciso I, que foi fracionado em dois dispositivos. No inciso I remanescente, o PL propõe que o planejamento, a execução e a avaliação da política de mobilidade a cargo do Município contemple o transporte de pessoas e de carga, em consonância com o plano diretor municipal referido no § 1º do art. 182 da Constituição Federal e com outros instrumentos da política de desenvolvimento e de expansão urbana. A parte desmembrada do inciso I, que trata da regulamentação dos serviços de transporte urbano, observadas as disposições legais pertinentes, foi numerada pelo PL como inciso II. Entretanto, para manter a numeração dos demais incisos, que é recomendável em termos de técnica legislativa, optamos por identificar esse novo dispositivo como inciso V.

No art. 24, que dispõe sobre aspectos a serem contemplados pelo Plano Nacional de Mobilidade Urbana, o PL altera o inciso VI, ao acrescentar a logística urbana a ser elaborada pelo gestor público em conjunto com os agentes privados, como instrumento para efetivar a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária. Para evitar questionamento quanto ao papel do poder público em relação ao transporte de carga, mas reconhecendo as diferentes necessidades dos agentes privados que atuam nesse segmento do transporte, propomos mudar a redação de elaboração conjunta da logística urbana pelo poder público e agentes privados, para outra que consagre a responsabilidade do gestor público, ouvidos os agentes privados. Afinal, a entrada e saída de produtos na área urbana deve compatibilizar os interesses dos comércios varejista e atacadista, quanto à diversidade de mercadorias e à magnitude dos negócios, com os deslocamentos cotidianos das pessoas. Acatamos pela pertinência, o acréscimo do inciso XII, que expressa a importância do emprego da tecnologia de informação e

comunicação para a melhoria da mobilidade urbana. Também aprovamos parcialmente as mudanças que o PL confere ao § 3º do art. 24, na forma de dois incisos, que expressam a obrigação de compatibilidade entre o Plano de Mobilidade Urbana e o plano diretor municipal existente ou em elaboração (inciso I) e o plano de desenvolvimento urbano integrado existente ou em elaboração, previsto na Lei nº 13.089, de 2015 (inciso II). Nesse dispositivo, discordamos do horizonte, de até 31 de dezembro de 2020, previsto para serem efetivadas as compatibilizações assinaladas. Sem garantia de aprovação do PL em apreço até a data definida, propomos o prazo de até cinco anos, a contar da data de publicação da lei que dele se originar, para a cobrança das exigências descritas. Apoiamos esse mesmo prazo para dilatar o período de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

Assentimos com o art. 3º do PL, que acrescenta o art. 26-A à Lei de Mobilidade Urbana, o qual enquadra em improbidade administrativa, nos termos da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, o governador que não tomar as providências necessárias para implementar a inspeção veicular e também o prefeito, governador ou outro agente público que sejam omissos ao cumprimento dos §§ 3º e 4º do art. 24 da Lei.

Frente ao exposto, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 5.010, de 2016, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 06 de outubro de 2016 .

Deputado JULIO LOPES
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.010, DE 2016

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, tendo em vista aperfeiçoar as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que entre outras providências, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre os princípios e diretrizes dessa Política, sobre a política tarifária, os direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, as

atribuições dos entes federados e o Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – altera o art. 3º, mediante nova redação da alínea ‘c’ do inciso I do § 2º e do acréscimo do seguinte inciso VIII ao § 3º:

Art. 3º

§ 2º

I –

.....

c) misto, de carga e passageiros;

.....

§ 3º

.....

VIII – calçadas e passagens de pedestre. (NR)

II – acrescenta os seguintes incisos X e XI ao art. 5º:

Art. 5º

.....

X – concepção de mobilidade urbana sob a perspectiva da inter, multi e transdisciplinaridade;

XI – cooperação interfederativa. (NR)

III – acrescenta os seguintes incisos ao art. 6º:

Art. 6º

.....

VIII – prioridade nos deslocamentos de pedestres e ciclistas;

IX – integração e gestão compartilhadas entre as cidades incluídas em regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas;

X – redução do número de deslocamentos nas cidades, por meio da aproximação entre os locais de moradia e os de emprego e serviços;

XI – exigência de contrapartidas por ônus causados à mobilidade urbana;

XII – adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente da implantação da infraestrutura de transportes. (NR)

IV – acrescenta os seguintes §§ 4º e 5º ao art. 8º:

Art. 8º

.....

§ 4º A concessão de novos benefícios tarifários a um conjunto de usuários nos serviços de transporte público coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.

§ 5º Deverá ser realizada, pelo órgão competente, a revisão dos atuais benefícios tarifários concedidos a conjuntos de usuários nos serviços de transporte público coletivo, com a definição de fonte de custeio na forma de recursos orçamentários, para adequar a obrigação expressa no § 4º deste artigo. (NR)

V – altera o art. 9º, mediante nova redação ao § 7º e o acréscimo do seguinte § 13:

Art. 9º

.....

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário, aos quais será dada publicidade, inclusive por meio da Internet.

.....

§ 13 O poder público incentivará a utilização de créditos tarifários eletrônicos nos serviços de transporte público coletivo, com vistas à modernização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e melhoria das condições de segurança do serviço. (NR)

VI – o caput do art. 13 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos, inclusive no cumprimento da atribuição expressa no inciso VII do art. 22. (NR)

VII – altera o art. 14, mediante o acréscimo do inciso V ao caput, a renumeração do atual parágrafo único para § 1º, com mudança de sua redação e a adição do inciso IV, e o acréscimo dos §§ 2º e 3º:

Art. 14.

.....

V – ser informado sobre as intervenções em mobilidade urbana realizadas ou planejadas pelos diferentes entes da federação.

§ 1º Os usuários dos serviços de transporte coletivo terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, inclusive pela Internet, sobre:

.....
 IV – o cálculo das tarifas cobradas pelos serviços e respectivos ajustes e revisões, ordinárias ou extraordinárias, incluindo a remuneração do operador.

§ 2º Além do previsto no § 1º deste artigo, os usuários deverão ter acesso ao extrato do seu cartão de transporte, inclusive por meio de aplicativo desenvolvido para esse fim.

§ 3º Os pedestres e os ciclistas terão direito à infraestrutura adequada para locomoção segura, com vistas à garantia de acessibilidade. (NR)

VIII – altera o inciso I do art. 16:

Art. 16.

I – prestar assistência financeira e manter serviço permanente de assistência técnica em mobilidade urbana para Estados, Distrito Federal e Municípios;

..... (NR)

IX – altera o art. 17, por meio do acréscimo dos incisos IV e V e do § 2º, com a renumeração do parágrafo único vigente para § 1º:

Art. 17.

.....
 IV – prestar assistência técnica e financeira aos Municípios;

V – observados os parâmetros estabelecidos pela legislação nacional, executar, diretamente ou por meio de serviços autorizados, a inspeção veicular, unificando os controles de segurança e de emissão de poluentes.

§ 1º

§ 2º Nas regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas delimitadas nos termos do § 1º do art. 25 da Constituição Federal, em que a mobilidade urbana for expressamente considerada como função pública de interesse comum, serão observadas as disposições sobre governança interfederativa estabelecidas na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. (NR)

X – altera o art. 18, pela mudança de redação do inciso I e pelo acréscimo do inciso V e do parágrafo único:

Art. 18.

I – planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, que deve contemplar o transporte de pessoas e carga, em consonância com o plano diretor municipal referido no § 1º do art. 182 da Constituição federal e com outros instrumentos da política de desenvolvimento e de expansão urbana;

.....

V – disciplinar os serviços de transporte urbano, observadas as disposições desta Lei e demais normas gerais pertinentes.

Parágrafo único – Os Municípios com frota total igual ou superior a três milhões de veículos poderão, a seu critério, implantar programas próprios de inspeção veicular, conforme o inciso V do art. 17 desta Lei. (NR)

XI – altera o art. 24, pela mudança de redação do inciso VI e dos §§ 3º e 4º e pelo acréscimo do seguinte inciso VI:

Art. 24.

VI – a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, mediante proposta de logística urbana elaborada pelo gestor público, ouvidos os agentes privados do setor;

.....

XII – o emprego de tecnologia de informação e comunicação para a melhoria da mobilidade urbana.

.....

§ 3º O Plano de Mobilidade urbana deverá ser integrado ao:

I – plano diretor municipal existente ou em elaboração;

II – plano de desenvolvimento urbano integrado existente ou em elaboração, nas regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas delimitadas nos termos do § 1º do art. 25 da Constituição Federal.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana terão o prazo ampliado, para elaborá-lo.

Art. 3º Os preceitos dispostos no § 5º do art. 8º, nos §§ 3º e 4º do art. 24 e nos incisos I e II do art. 26-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, deverão ser aplicados em até cinco anos, contados da data de vigência desta Lei.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 06 de outubro de 2016.

Deputado JULIO LOPES

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.010/2016, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Julio

Lopes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Washington Reis - Presidente, Altineu Côrtes e Julio Lopes - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Cajar Nardes, Christiane de Souza Yared, Cleber Verde, Diego Andrade, Dr. João, Edinho Araújo, Edinho Bez, Elcione Barbalho, Ezequiel Fonseca, Fernando Jordão, Goulart, Hugo Leal, Juscelino Filho, Laudivio Carvalho, Luiz Carlos Ramos, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Milton Monti, Nelson Marquezelli, Remídio Monai, Renzo Braz, Roberto Britto, Roberto Sales, Silas Freire, Tenente Lúcio, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Delegado Edson Moreira, Deley, Jaime Martins, Jose Stédile, Josi Nunes, Leônidas Cristino, Lucio Mosquini, Misael Varella, Paulo Freire, Ricardo Izar, Simão Sessim e Walter Alves.

Sala da Comissão, em 23 de novembro de 2016.

Deputado EDINHO BEZ
Presidente em exercício

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, tendo em vista aperfeiçoar as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que entre outras providências, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre os princípios e diretrizes dessa Política, sobre a política tarifária, os direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, as atribuições dos entes federados e o Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – altera o art. 3º, mediante nova redação da alínea ‘c’ do inciso I do § 2º e do acréscimo do seguinte inciso VIII ao § 3º:

Art. 3º

§ 2º

I –

.....

c) misto, de carga e passageiros;

.....
 § 3º

.....
VIII – calçadas e passagens de pedestre. (NR)

II – acrescenta os seguintes incisos X e XI ao art. 5º:

Art. 5º

X – concepção de mobilidade urbana sob a perspectiva da inter, multi e transdisciplinaridade;

XI – cooperação interfederativa. (NR)

III – acrescenta os seguintes incisos ao art. 6º:

Art. 6º

VIII – prioridade nos deslocamentos de pedestres e ciclistas;

IX – integração e gestão compartilhadas entre as cidades inclusas em regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas;

X – redução do número de deslocamentos nas cidades, por meio da aproximação entre os locais de moradia e os de emprego e serviços;

XI – exigência de contrapartidas por ônus causados à mobilidade urbana;

XII – adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente da implantação da infraestrutura de transportes. (NR)

IV – acrescenta os seguintes §§ 4º e 5º ao art. 8º:

Art. 8º

§ 4º A concessão de novos benefícios tarifários a um conjunto de usuários nos serviços de transporte público coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.

§ 5º Deverá ser realizada, pelo órgão competente, a revisão dos atuais benefícios tarifários concedidos a conjuntos de usuários nos serviços de transporte público coletivo, com a definição de fonte de custeio na forma de recursos orçamentários, para adequar a obrigação expressa no § 4º deste artigo. (NR)

V – altera o art. 9º, mediante nova redação ao § 7º e o acréscimo do seguinte § 13:

Art. 9º

.....

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário, aos quais será dada publicidade, inclusive por meio da Internet.

.....

§ 13 O poder público incentivará a utilização de créditos tarifários eletrônicos nos serviços de transporte público coletivo, com vistas à modernização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e melhoria das condições de segurança do serviço. (NR)

VI – o caput do art. 13 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos, inclusive no cumprimento da atribuição expressa no inciso VII do art. 22. (NR)

VII – altera o art. 14, mediante o acréscimo do inciso V ao caput, a renumeração do atual parágrafo único para § 1º, com mudança de sua redação e a adição do inciso IV, e o acréscimo dos §§ 2º e 3º:

Art. 14.

.....

V – ser informado sobre as intervenções em mobilidade urbana realizadas ou planejadas pelos diferentes entes da federação.

§ 1º Os usuários dos serviços de transporte coletivo terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, inclusive pela Internet, sobre:

.....

IV – o cálculo das tarifas cobradas pelos serviços e respectivos ajustes e revisões, ordinárias ou extraordinárias, incluindo a remuneração do operador.

§ 2º Além do previsto no § 1º deste artigo, os usuários deverão ter acesso ao extrato do seu cartão de transporte, inclusive por meio de aplicativo desenvolvido para esse fim.

§ 3º Os pedestres e os ciclistas terão direito à infraestrutura adequada para locomoção segura, com vistas à garantia de acessibilidade. (NR)

VIII – altera o inciso I do art. 16:

Art. 16.

I – prestar assistência financeira e manter serviço permanente de assistência técnica em mobilidade urbana para Estados, Distrito Federal e Municípios;

..... (NR)

IX – altera o art. 17, por meio do acréscimo dos incisos IV e V e do § 2º, com a renumeração do parágrafo único vigente para § 1º:

Art. 17.

.....

IV – prestar assistência técnica e financeira aos Municípios;

V – observados os parâmetros estabelecidos pela legislação nacional, executar, diretamente ou por meio de serviços autorizados, a inspeção veicular, unificando os controles de segurança e de emissão de poluentes.

§ 1º

§ 2º Nas regiões metropolitanas e outras aglomerações

urbanas delimitadas nos termos do § 1º do art. 25 da Constituição Federal, em que a mobilidade urbana for expressamente considerada como função pública de interesse comum, serão observadas as disposições sobre governança interfederativa estabelecidas na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. (NR)

X – altera o art. 18, pela mudança de redação do inciso I e pelo acréscimo do inciso V e do parágrafo único:

Art. 18.

I – planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, que deve contemplar o transporte de pessoas e carga, em consonância com o plano diretor municipal referido no § 1º do art. 182 da Constituição federal e com outros instrumentos da política de desenvolvimento e de expansão urbana;

.....

V – disciplinar os serviços de transporte urbano, observadas as disposições desta Lei e demais normas gerais pertinentes.

Parágrafo único – Os Municípios com frota total igual ou superior a três milhões de veículos poderão, a seu critério, implantar programas próprios de inspeção veicular, conforme o inciso V do art. 17 desta Lei. (NR)

XI – altera o art. 24, pela mudança de redação do inciso VI e dos §§ 3º e 4º e pelo acréscimo do seguinte inciso XII:

Art. 24.

VI – a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, mediante proposta de logística urbana elaborada pelo gestor público, ouvidos os agentes privados do setor;

.....

XII – o emprego de tecnologia de informação e comunicação para a melhoria da mobilidade urbana.

.....

§ 3º O Plano de Mobilidade urbana deverá ser integrado ao:

I – plano diretor municipal existente ou em elaboração;

II – plano de desenvolvimento urbano integrado existente ou em elaboração, nas regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas delimitadas nos termos do § 1º do art. 25 da Constituição Federal.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana terão o prazo ampliado, para elaborá-lo.

Art. 3º Os preceitos dispostos no § 5º do art. 8º, nos §§ 3º e 4º do art. 24 e nos incisos I e II do art. 26-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, deverão ser aplicados em até cinco anos, contados da data de vigência desta Lei.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 23 de novembro de 2016.

Deputado EDINHO BEZ
Presidente em exercício

PROJETO DE LEI N.º 6.529, DE 2016 **(Do Sr. Pedro Uczai)**

Altera a Lei nº 12. 587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política de Mobilidade Urbana, para conferir nova atribuição aos Municípios.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-5010/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o inciso IV ao art. 18 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que, entre outras providências, institui as diretrizes da Política de Mobilidade Urbana, para conferir nova atribuição aos Municípios.

Art. 2º O art. 18 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 18.

.....

IV – garantir iluminação nos pontos de embarque e desembarque de passageiros do transporte público coletivo urbano, com energia elétrica originada, preferencialmente, de fontes limpas e renováveis.” (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei tem por objetivo assegurar iluminação adequada nos pontos de embarque e desembarque do transporte público coletivo de passageiros, contribuindo para a segurança e integridade dos passageiros.

Em muitos municípios, os pontos de parada isolados e mal iluminados constituem locais de risco, sobretudo no período noturno, tornando os usuários do transporte coletivo, as mulheres em especial, vulneráveis a assaltos e outras formas de violência.

Entre as fontes limpas e renováveis de energia elétrica, pode-se contar com o emprego de painéis fotovoltaicos para captação da energia solar, que é abundante em nosso País, com tecnologia e custo acessíveis.

O inciso IV do art. 14 da Lei de Mobilidade confere ao passageiro o direito de: “ter ambiente seguro para a utilização do sistema Nacional de Mobilidade Urbana”.

Sem dúvida, o projeto de lei apresentado contribui para se alcançar o preceito assinalado, motivo pelo qual apelo aos Nobres Pares por sua aprovação.

Sala das Sessões, em 22 de novembro de 2016.

Deputado PEDRO UCZAI
(PT/SC)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL Seção de Legislação Citada - SELEC
--

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de

Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO III DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

CAPÍTULO IV DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como

promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

IV - (VETADO).

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.675, DE 2016

(Do Sr. Ronaldo Carletto)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para exigir a elaboração de plano nacional de mobilidade urbana e dá outras providências.

DESPACHO:
 APENSE-SE À(AO) PL-5010/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, para incluir o planejamento em matéria de mobilidade urbana entre as atribuições da União e dos Estados, bem como para exigir a elaboração de plano nacional de mobilidade urbana, pela União, e de plano interfederativo de mobilidade urbana, pelos Estados, nos casos que menciona.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – nova redação para o inciso III do art. 16:

Art. 16.

III – elaborar o plano nacional de mobilidade urbana, bem como organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

..... (NR)

II – acréscimo do art. 16-A:

Art. 16-A. O Plano Nacional de Mobilidade Urbana, de que trata o inciso III do art. 16, contemplará, no mínimo:

I – os objetivos e as metas nacionais, de curto, médio e longo prazos, para a melhoria dos serviços de mobilidade urbana;

II – a proposição de programas, projetos e ações necessários para atingir os objetivos e as metas da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com identificação das respectivas fontes de financiamento;

III – as diretrizes e orientações para o equacionamento dos condicionantes de natureza político-institucional, legal e jurídica, econômico-financeira, administrativa, cultural e tecnológica;

IV – as prioridades a serem consideradas na concessão de financiamento com recursos da União ou por ela geridos para projetos de Estados e Municípios na área de mobilidade urbana;

V – os procedimentos para a avaliação sistemática da eficiência e eficácia das ações executadas. (NR)

III – acréscimo de § 2º ao art. 17, renumerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

Art. 17.

§ 1º

§ 2º Para as regiões metropolitanas e aglomerações urbanas obrigadas a contar com plano de desenvolvimento urbano integrado, na forma do art. 10 da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, os Estados deverão elaborar um plano interfederativo de mobilidade urbana, compatível com o respectivo plano de desenvolvimento urbano integrado ou nele inserido.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos sessenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, representou um grande passo no equacionamento das questões relacionadas a esse tema, que tão de perto afeta o cotidiano das áreas urbanas. Entre os assuntos disciplinados pela referida norma está a definição das atribuições de cada esfera do Poder Público em matéria de mobilidade urbana, de forma que, com uma maior articulação das ações, se consiga otimizar os resultados (Capítulo IV). A Lei da Mobilidade Urbana também lista as atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana (art. 22).

Ao estabelecer essas atribuições, entretanto, o legislador

reservou ao Município a tarefa de “planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano” (art. 18, inciso I), cabendo aos Estados e à União funções gerais de coordenação e apoio (art. 16 e 17). Paralelamente, o texto legal exige a elaboração de um plano de mobilidade urbana, na esfera municipal, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido (art. 24). Essa obrigação atinge os Municípios com mais de 20 mil habitantes ou aqueles obrigados legalmente a ter plano diretor urbano, mas não exige o equivalente do referido plano de mobilidade urbana no âmbito estadual e federal.

A opção do legislador é defensável, considerando ser o Município quem outorga permissões de transporte coletivo e individual, quem organiza o trânsito e exerce outras competências operacionais em matéria de mobilidade urbana. Não obstante, tal situação traz prejuízos, visto que a necessidade de articular ações, para melhores resultados, passa, obrigatoriamente, pela articulação do planejamento.

Assim, parece-nos justificável obrigar a elaboração de um plano nacional de mobilidade urbana, no qual a União defina quais são as prioridades do setor, com vistas, por exemplo, a orientar a escolha de projetos para receber financiamento federal. Para preencher essa lacuna, estamos propondo alteração na redação do inciso III do art. 16 e acréscimo de um art. 16-A da Lei da Mobilidade Urbana, ampliando as atribuições da União.

No mesmo sentido, cabe corrigir outra lacuna legal. A Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, obriga que regiões metropolitanas e aglomerações urbanas tenham um plano de desenvolvimento urbano integrado, aprovado mediante lei estadual, ao qual deverá estar compatibilizado o plano diretor dos Municípios integrantes da respectiva unidade territorial (art. 10, *caput* e § 3º). A mesma Lei também prevê a possibilidade de formulação de planos setoriais interfederativos para as políticas públicas direcionadas à região metropolitana ou à aglomeração urbana (art. 10, § 1º), sem exigir tais planos.

Entendemos que é imprescindível que as regiões metropolitanas e aglomerações urbanas obrigadas a ter plano de desenvolvimento urbano integrado, na forma descrita, contem, também, com um plano interfederativo de mobilidade urbana, compatível com o respectivo plano de desenvolvimento urbano integrado ou nele inserido. Com esse objetivo, estamos propondo o acréscimo de um novo parágrafo ao art. 17 da Lei da Mobilidade Urbana. Ressalte-se que a medida é coerente com o que dispõe o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257,

de 10 de julho de 2001), que obriga as cidades com mais de 500 mil habitantes a elaborarem um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido (art. 41, § 2º).

Diante da importância do tema, esperamos contar com o apoio de todos os nobres Pares para a rápida aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 13 de dezembro de 2016.

Deputado **Ronaldo Carletto**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
CAPÍTULO IV
DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V - (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento

dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

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

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

IV - (VETADO).

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

CAPÍTULO V DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação 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 estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

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 ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 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, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

CAPÍTULO VI DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

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.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

LEI Nº 13.089, DE 12 DE JANEIRO DE 2015

Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO IV DOS INSTRUMENTOS DE DESENVOLVIMENTO URBANO INTEGRADO

Art. 10. As regiões metropolitanas e as aglomerações urbanas deverão contar com plano de desenvolvimento urbano integrado, aprovado mediante lei estadual.

§ 1º Respeitadas as disposições do plano previsto no caput deste artigo, poderão ser formulados planos setoriais interfederativos para políticas públicas direcionadas à região metropolitana ou à aglomeração urbana.

§ 2º A elaboração do plano previsto no caput deste artigo não exime o Município integrante da região metropolitana ou aglomeração urbana da formulação do respectivo plano diretor, nos termos do § 1º do art. 182 da Constituição Federal e da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

§ 3º Nas regiões metropolitanas e nas aglomerações urbanas instituídas mediante lei complementar estadual, o Município deverá compatibilizar seu plano diretor com o plano de desenvolvimento urbano integrado da unidade territorial urbana.

§ 4º O plano previsto no caput deste artigo será elaborado no âmbito da estrutura de governança interfederativa e aprovado pela instância colegiada deliberativa a que se refere o inciso II do caput do art. 8º desta Lei, antes do envio à respectiva assembleia legislativa estadual.

Art. 11. A lei estadual que instituir o plano de desenvolvimento urbano integrado de região metropolitana ou de aglomeração urbana deverá ser revista, pelo menos, a cada 10 (dez) anos.

.....

.....

LEI Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001

Regulamenta os arts. 182 e 183 da
Constituição Federal, estabelece diretrizes
gerais da política urbana e dá outras
providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO III
DO PLANO DIRETOR

.....

Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:

I - com mais de vinte mil habitantes;

II - integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;

III - onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos previstos no § 4º do art. 182 da Constituição Federal;

IV - integrantes de áreas de especial interesse turístico;

V - inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional;

VI - incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos. [*\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.608, de 10/4/2012\)*](#)

§ 1º No caso da realização de empreendimentos ou atividades enquadrados no inciso V do *caput*, os recursos técnicos e financeiros para a elaboração do plano diretor estarão inseridos entre as medidas de compensação adotadas.

§ 2º No caso de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele

inserido.

§ 3º As cidades de que trata o *caput* deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação)

Art. 42. O plano diretor deverá conter no mínimo:

- I - a delimitação das áreas urbanas onde poderá ser aplicado o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios, considerando a existência de infra-estrutura e de demanda para utilização, na forma do art. 5º desta Lei;
- II - disposições requeridas pelos arts. 25, 28, 29, 32 e 35 desta Lei;
- III - sistema de acompanhamento e controle.

.....

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

I – RELATÓRIO

Embasado por estudo do Centro de Estudos e Debates Estratégicos (Cedes) da Câmara dos Deputados, o projeto de lei em análise visa aperfeiçoar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, mediante as seguintes alterações:

- inclusão do serviço de transporte urbano misto – de carga e passageiros –, na classificação dos serviços de transporte urbano quanto ao objeto (Art. 3º, § 2º, inciso I, alínea c);
- inclusão das calçadas e passagens de pedestre no rol de infraestruturas de mobilidade urbana, junto aos estacionamentos (Art. 3º, § 3º, inciso II, alínea c);
- inclusão, nos princípios que fundamentam a Política Nacional de Mobilidade Urbana, da perspectiva da inter, multi e transdisciplinaridade na concepção da mobilidade urbana e da cooperação federativa (Art. 5º, incisos X e XI);
- inclusão, nas diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, dos seguintes pontos: priorização nos deslocamentos de pedestres e ciclistas; integração e gestão compartilhada entre as cidades incluídas em aglomerações urbanas; redução do número de deslocamentos; exigência de contrapartidas; e adoção de instrumentos de compensação por valorização imobiliária (Art. 6º, incisos VIII a XII);
- exigência de que a concessão de benefícios tarifários seja custeada com

recursos financeiros previstos em lei (Art. 8º, § 4º);

- obrigatoriedade de publicidade aos atos de revisão extraordinária de tarifas na Rede Mundial de Computadores (Art. 9º, § 12);

- inclusão, nos direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, do direito a informações sobre o cálculo tarifário; ao acesso ao extrato do cartão de transporte; e à infraestrutura adequada e segura para pedestres e ciclistas (Art. 14, inciso V e §§ 1º a 4º);

- garantia de serviço permanente de assistência técnica em mobilidade urbana prestado pela União para Estados, Distrito Federal e Municípios (Art. 16, inciso I);

- inclusão, dentre as atribuições dos Estados, da prestação de assistência técnica e financeira aos Municípios e execução da inspeção veicular unificada relativa ao controle de segurança e emissão de poluentes (Art. 17, incisos IV e V);

- observância da governança interfederativa prevista na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (Estatuto da Metrópole) e previsão de implantação de programas de inspeção veicular em Municípios com três milhões de veículos ou mais (Art. 17, §§ 1º a 3);

- inclusão, dentre as atribuições dos Municípios no que corresponde ao planejamento, execução e avaliação da Política de Mobilidade Urbana, o fato de que esta deve contemplar o transporte de pessoas e de cargas e ser integrada aos planos diretores municipais e outros instrumentos de desenvolvimento e expansão urbana (Art. 18, incisos I a IV);

- previsão de que os Planos de Mobilidade Urbano contemplem proposta de logística urbana para subsidiar a operação e o disciplinamento do transporte de carga; e o emprego de tecnologia de informação e comunicação, (Art. 24, incisos VI e XII);

- prorrogação do prazo até no máximo 31 de dezembro de 2020 para que os planos de mobilidade urbana sejam integrados ao plano diretor ou ao plano de desenvolvimento urbano integrado; e prorrogação do prazo até no máximo 31 de dezembro de 2020 para que os planos de mobilidade urbana sejam elaborados (Art. 24, §§ 3º e 4º);

- previsão de improbidade administrativa para o governador que deixar de tomar providências acerca da implantação da inspeção técnica veicular unificada até 31 de dezembro de 2020, assim como para prefeito, governador ou agente público responsável pela governança interfederativa de aglomerações urbanas que deixar de tomar providências para a elaboração dos planos de mobilidade urbana e da respectiva compatibilização com os planos diretores e planos de desenvolvimento urbano integrado (Art. 26-A, incisos I e II).

Nos termos do art. 32, inciso VII, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano manifestar-se sobre o mérito da matéria.

A proposição teve o mérito analisado na Comissão de Viação e Transportes, na qual o parecer do Relator, Deputado Julio Lopes, pela aprovação, com substitutivo, foi aprovado por unanimidade. Após esta Comissão de Desenvolvimento Urbano, será enviada para a análise de mérito e de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Encontram-se apensados o PL nº 6.529/2016 e o PL nº 6.675/2016. O PL nº 6.529/2016, do Deputado Pedro Uczai, altera a Lei nº 12. 587, de 3 de janeiro de 2012, para conferir aos Municípios a atribuição de garantir a iluminação adequada nos pontos de embarque e desembarque do transporte público. O PL nº 6.675/2016, do Deputado Ronaldo Carletto, também altera a Lei nº 12.587, de de 2012, para exigir a elaboração de plano nacional de mobilidade urbana e dá outras providências.

As proposições em exame estão sujeitas à apreciação do Plenário e tramitam em rito ordinário.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

As contribuições do PL nº. 5.010/2016 ao marco legal da Mobilidade Urbana miram importantes aspectos da realidade brasileira quanto ao direito de ir e vir nas cidades. A proposição alcança a urgência do fortalecimento da perspectiva metropolitana e do planejamento integrado; o incentivo ao transporte não motorizado e à adoção de novas tecnologias; e a ampliação dos direitos dos usuários, especialmente em relação ao acesso à informação, condição primordial para o exercício da cidadania.

Não poderia ser de menor abrangência o projeto em análise, posto que é derivado do estudo “O Desafio da Mobilidade Urbana” (Cedes, 2015), do Centro de Estudos e Debates Estratégicos (Cedes) da Câmara dos Deputados. O estudo é a própria justificativa da proposição.

Após traçar todo o percurso da evolução histórica da relação entre cidades e transportes e analisar o cenário da mobilidade sob diversos aspectos – tipologia; legislação; impactos na vida urbana; financiamento; federalismo –, o estudo oferece para

análise do Parlamento um projeto de lei minucioso, que tanto preserva o marco legal da mobilidade urbana quanto o atualiza.

Antes de chegar a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), a proposta recebeu o olhar da Comissão de Viação e Transportes (CVT) e foi aprimorada pelo substitutivo apresentado pelo deputado Julio Lopes. O parlamentar é ex-secretário de Transportes do Estado do Rio de Janeiro e um dos autores do livro “Bicicleta: a cara do Rio” (Réptil Editora, 2010). Dentre suas contribuições ao texto original, está o importante incentivo à adoção do crédito tarifário eletrônico.

Cabe agora à Comissão de Desenvolvimento Urbano oferecer a sua colaboração a este trabalho coletivo de avanço no marco legal da mobilidade urbana no Brasil. Iniciaremos a análise pelos pontos nos quais há concordância tanto em relação ao texto original quanto ao substitutivo da CVT.

Tipificação do transporte misto, de carga e passageiros – Aceitamos o conceito de transporte misto – de carga e de passageiros – acrescentado à Lei no ponto em que esta classifica o transporte urbano quanto ao seu objeto. A norma deve observar a realidade, que nos mostra a existência do deslocamento conjunto de pessoas e bens no mesmo veículo.

Calçadas e passagens de pedestres como infraestruturas de mobilidade urbana – Também concordamos com a inclusão das calçadas e das passagens de pedestres no rol das infraestruturas de mobilidade urbana, o que consideramos um incentivo ao transporte não motorizado.

Mobilidade urbana sob a perspectiva da inter, multi e transdisciplinaridade – A inclusão desta perspectiva nos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana eleva e qualifica a questão da mobilidade no âmbito das discussões sobre o desenvolvimento das cidades. Como foi citado no estudo do Cedes, “reconhece-se que a mobilidade urbana não terá solução a menos que seja abordada como parte da própria política de desenvolvimento urbano, aí incluídos os processos de uso, parcelamento e ocupação do solo, as políticas habitacionais e o planejamento e a localização dos diversos equipamentos urbanos”.

Cooperação interfederativa – A proposta de inclusão da cooperação federativa ou interfederativa como princípio da Política Nacional de Mobilidade Urbana realça, na Lei, o conceito do federalismo cooperativo. No estudo do Cedes que embasou o projeto, foi destacada a ideia de Ana Maria Brasileiro, em artigo publicado na Revista Brasileira de Estudos Políticos (1974), de que “o processo governamental não pode mais ser visualizado como produto da atuação isolada de três distintos níveis de governo”. Segundo a

autora, no modelo do federalismo cooperativo a competição intergovernamental cede espaço à cooperação.

Prioridade nos deslocamentos de pedestres e ciclistas – A proposta de incluir tal prioridade no rol das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana está em harmonia com o cotidiano das cidades. Uma pesquisa realizada em 2012 pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) nas 438 maiores cidades do País indicou que, dos 62,7 bilhões de deslocamentos realizados, a maior parte foi feita a pé (22,9 bilhões de viagens), em sequência vieram os deslocamentos com automóveis (17,1 bi); ônibus municipal (12,7 bi); ônibus metropolitanos (3,1 bi); trilhos (2,4 bi); motocicletas (2,3 bi); e bicicletas (2,2 bi).

Integração e gestão compartilhadas entre as cidades inclusas em regiões metropolitanas e outras aglomerações urbana; e observação das disposições sobre governança interfederativa – A inclusão destas duas determinações colocam a Lei de Mobilidade em sintonia com o Estatuto da Metrópole (Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015). A mobilidade deve ser tratada como função pública de interesse comum – “política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em municípios limítrofes, conforme definição do Estatuto da Metrópole.

Redução do número de deslocamentos nas cidades, por meio da aproximação entre os locais de moradia e os de emprego e serviços – A inclusão desta diretriz na Lei de Mobilidade enfatiza a relação da mobilidade com o próprio desenvolvimento urbano, oferecendo concretude àquela que foi considerada uma das inovações apresentadas pelo marco legal de 2012 – “o conceito de mobilidade urbana, que contempla a integração entre o transporte e o espaço urbano onde os deslocamentos de pessoas e cargas se realizam”, conforme estudo do Cedes.

Exigência de contrapartidas pelo ônus causado à mobilidade urbana; e adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente da implantação de infraestrutura de transporte – Segundo o estudo do Cedes, os preços pagos pelo uso dos transportes públicos são inferiores aos seus custos totais diretos e indiretos. “O financiamento por meio de tarifas tem-se mostrado insuficiente”, é a análise. As duas diretrizes propostas têm por objetivo ampliar as possibilidades de financiamento do transporte urbano no Brasil, a exemplo do que outras localidades vêm fazendo, como foi apresentado pelo estudo que ampara o projeto de lei em análise:

Adicionalmente à utilização de recursos orçamentários, diversos países têm encontrado outras soluções para o financiamento do

transporte público. Londres, Estocolmo e Singapura utilizam taxas pelo uso de vias congestionadas, o chamado pedágio urbano; Bogotá implementou um imposto sobre a gasolina; Hong Kong apostou em projetos de renovação urbana configurados na forma do Transport Oriented Development (TOD), em que a valorização imobiliária é, em parte, apropriada por meio de taxas; e várias cidades europeias implementaram a cobrança de estacionamentos em vias públicas e de uso privado.

Fim do financiamento cruzado – A proposta de inserir como diretriz da política tarifária o fim do benefício cruzado é medida que assegura justiça social e equilíbrio econômico-financeiro ao sistema. O mecanismo previsto é fazer com que os benefícios sejam custeados com recursos previstos em lei. Atualmente, segundo a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), as gratuidades impactam em 20% o valor das tarifas, em sua maior parte pagas por pessoas de renda mais baixa.

Divulgação de informações pela internet – O projeto de lei e o substitutivo da CVT propõe, acertadamente, a obrigatoriedade do uso da internet como meio adicional para a divulgação de informações sobre a tarifa – fixação, reajuste, revisão, valor cobrado do usuário. Propõem também acrescentar o uso da internet para aprimorar e ampliar o direito do usuário dos serviços de transporte público à informação, acrescentando o direito à informação sobre o cálculo das tarifas. Trata-se de atualizar a Lei à dinâmica da sociedade em rede e conectada e conferir mais um instrumento para a transparência no campo da mobilidade urbana.

Combate ao transporte ilegal de passageiros – Uma contribuição importante do relatório aprovado pela CVT é o reforço, na Lei de Mobilidade, da atribuição do poder público de fiscalizar e controlar os serviços delegados de transporte com foco no enfrentamento do transporte ilegal de passageiros. A prática atinge os usuários individualmente e o sistema coletivamente, gerando insegurança viária, prejuízos financeiros para o poder público e os operadores do sistema e a desconstrução do esforço de planejamento da mobilidade urbana.

Adoção de novas tecnologias: aplicativos; bilhetagem eletrônica; tecnologia de informação e comunicação – Com o intuito de atualizar a legislação; facilitar o cotidiano dos usuários do transporte público; estimular os avanços tecnológicos, a eficiência e a transparência nas políticas de mobilidade; assentimos com as propostas de impulsionar o pagamento de tarifas por meio eletrônico; de propiciar aos usuários o acesso

ao extrato do cartão de transporte por meio de aplicativo; e de direcionar o Plano de Mobilidade para o emprego de tecnologia de informação e comunicação para a melhoria da mobilidade urbana. Sobre o incentivo ao pagamento das tarifas por meio eletrônico, é importante registrar que em audiência pública realizada na Câmara dos Deputados em 30 de maio de 2017, a pedido deste relator, manifestaram-se favoravelmente a esta medida a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) e Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU).

Direito à infraestrutura adequada para locomoção segura para pedestres e ciclistas – Concordamos com a inclusão deste direito dentre os já previstos na Lei de Mobilidade, porque reforça a diretriz de prioridade para os deslocamentos de pedestres e ciclistas e força o planejamento urbano a criar espaços adequados para as viagens a pé e de bicicleta. De acordo com o Ministério das Cidades, a promoção do transporte não motorizado é um dos pilares da mobilidade urbana sustentável, ao lado do planejamento integrado do transporte e uso do solo; do uso racional do automóvel e da melhoria do transporte público de passageiros.

Serviço permanente de assistência técnica prestado pela União aos Estados, Distrito Federal e Municípios; e atribuir aos Estados a tarefa de prestar assistência técnica e financeira aos Municípios – Ambas as propostas reforçam o princípio da cooperação federativa.

Novas atribuições aos Municípios – O projeto propõe três novas atribuições aos Municípios: contemplar o transporte de pessoas e cargas na Política de Mobilidade Urbana municipal; harmonizar a Política de Mobilidade com o Plano Diretor e outros instrumentos de planejamento; e disciplinar os serviços de transporte urbano. Acreditamos que as propostas fortalecem o Município na condução do planejamento de seu território e de seu desenvolvimento.

Inclusão da questão logística, ouvidos os agentes privados do setor – A proposta é fazer com que o Plano de Mobilidade Urbana, quando tratar da operação e do disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, execute essas tarefas mediante uma proposta de logística urbana, elaborada pelo poder público e sendo ouvidos os agentes privados do setor. Concordamos com a inclusão e registramos que os avanços no campo da logística podem aprimorar a questão da mobilidade urbana em seu planejamento, além de dinamizar os setores do comércio varejista e atacadista, que dependem de operações logísticas.

Compatibilidade entre Plano de Mobilidade Urbana e Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) existente ou em elaboração – Concordamos com a proposta. A lei já determina a compatibilização com o Plano Diretor Municipal; com esta atualização, a questão da mobilidade se harmoniza com os marcos do Estatuto da Metrópole, especificamente no que diz respeito ao PDUI, instrumento que estabelece, com base em processo permanente de planejamento, as diretrizes para o desenvolvimento urbano da região metropolitana ou da aglomeração urbana.

Apresentados os pontos nos quais há plena concordância com as propostas tanto do projeto de lei quanto do substitutivo da CVT, apresentaremos na sequência os pontos de discordância.

Inspeção veicular – As propostas em análise acrescem, às obrigações do Estado, a execução da inspeção veicular. Também permite aos Municípios com frota igual ou superior a três milhões de veículos a implantação de programa próprio de inspeção. Acreditamos ser desnecessário incluir tal incumbência na Lei de Mobilidade, visto que o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº. 9.503, de 1997, determina em seu artigo 104 que “os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo Contran para os itens de segurança e pelo Conama para emissão de gases poluentes e ruído”.

Revisão de benefícios tarifários já concedidos – O substitutivo da CVT inclui, nas diretrizes na política tarifária, a obrigatoriedade de revisão dos atuais benefícios tarifários concedidos. Discordamos desta diretriz porque a proposta para o marco legal da mobilidade, no que concerne às gratuidades, é o seu custeio com recursos previstos em lei, e não mais a partir dos subsídios cruzados. Acreditamos que a revisão proposta ensejará disputas judiciais que não contribuirão para o avanço da política de mobilidade urbana.

Improbidade administrativa – O projeto de lei apresenta a proposta de enquadrar em improbidade administrativa, nos termos da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, o governador que não tomar as providências necessárias para implementar a inspeção veicular e também o prefeito, governador ou outro agente público que sejam omissos em relação à elaboração do Plano de Mobilidade. O motivo de não concordarmos se deve ao fato de já existir punição suficiente na Lei, que estabelece que os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana no prazo previsto ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, até que atendam à exigência da norma.

Os prazos para a elaboração do Plano – Não concordamos com o

horizonte de até 31 de dezembro de 2020 para a elaboração dos Planos de Mobilidade. Sem garantia de aprovação do projeto em tela até a data definida, propomos o prazo de até cinco anos, a contar da data de publicação da lei que dele se originar, para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

Encontram-se apensados o PL nº 6.529/2016 e o PL nº 6.675/2016. O PL nº 6.529/2016, do Deputado Pedro Uczai, altera a Lei nº 12.587, de 2012, para conferir aos Municípios a atribuição de garantir a iluminação adequada nos pontos de embarque e desembarque do transporte público. O PL nº 6.675/2016, do Deputado Ronaldo Carletto, altera a Lei nº 12.587, de 2012, para exigir a elaboração de plano nacional de mobilidade urbana e dá outras providências.

Quanto ao PL nº 6.529/2016, entendemos que já cabe aos Municípios tal atribuição, de acordo com as competências de cada ente federado, já dispostas na Constituição Federal brasileira. Portanto, não há necessidade de se fazer uma lei federal para estabelecer tal atribuição.

Por fim, no que tange ao PL nº 6.675/2016, informamos que a correta e constitucional determinação de elaboração de planos de mobilidade já se encontra inserida nas Leis nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.

De acordo com o exposto, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 5.010, de 2016, na forma do Substitutivo anexo, e pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 6.529, de 2016, e do Projeto de Lei nº 6.675, de 2016.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado JOÃO PAULO PAPA
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.010, DE 2016

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, tendo em vista aperfeiçoar as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que entre outras providências, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre os princípios e diretrizes dessa Política, sobre a política tarifária, os direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, as

atribuições dos entes federados e o Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – altera o art. 3º, mediante nova redação da alínea ‘c’ do inciso I do § 2º e do acréscimo do seguinte inciso VIII ao § 3º:

Art. 3º

§ 2º

I –

.....

c) misto, de carga e passageiros;

.....

§ 3º

.....

VIII – calçadas e passagens de pedestre. (NR)

II – acrescenta os seguintes incisos X e XI ao art. 5º:

Art. 5º

.....

X – concepção de mobilidade urbana sob a perspectiva da inter, multi e transdisciplinaridade;

XI – cooperação interfederativa. (NR)

III – acrescenta os seguintes incisos ao art. 6º:

Art. 6º

.....

VIII – prioridade nos deslocamentos de pedestres e ciclistas;

IX – integração e gestão compartilhadas entre as cidades incluídas em regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas;

X – redução do número de deslocamentos nas cidades, por meio da aproximação entre os locais de moradia e os de emprego e serviços;

XI – exigência de contrapartidas por ônus causados à mobilidade urbana;

XII – adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente da implantação da infraestrutura de transportes. (NR)

IV – acrescenta o inciso X e o § 4º ao art. 8º:

Art. 8º

.....

X – incentivo ao pagamento de tarifas por meio eletrônico.

§ 4º A concessão de novos benefícios tarifários a um conjunto de usuários nos serviços de transporte público coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público. (NR)

V – altera o art. 9º, mediante nova redação ao § 7º:

Art. 9º

.....

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário, aos quais será dada publicidade, inclusive por meio da Internet.

VI – o caput do art. 13 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos, inclusive no cumprimento da atribuição expressa no inciso VII do art. 22. (NR)

VII – altera o art. 14, mediante o acréscimo do inciso V ao caput, a renumeração do atual parágrafo único para § 1º, com mudança de sua redação e a adição do inciso IV, e o acréscimo dos §§ 2º e 3º:

Art. 14.

.....

V – ser informado sobre as intervenções em mobilidade urbana realizadas ou planejadas pelos diferentes entes da federação.

§ 1º Os usuários dos serviços de transporte coletivo terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, inclusive pela Internet, sobre:

.....

IV – o cálculo das tarifas cobradas pelos serviços e respectivos ajustes e revisões, ordinárias ou extraordinárias, incluindo a remuneração do operador.

§ 2º Além do previsto no § 1º deste artigo, os usuários deverão ter acesso ao extrato do seu cartão de transporte, inclusive por meio de aplicativo desenvolvido para esse fim.

§ 3º Os pedestres e os ciclistas terão direito à infraestrutura

adequada para locomoção segura, com vistas à garantia de acessibilidade. (NR)

VIII – altera o inciso I do art. 16:

Art. 16.

I – prestar assistência financeira e manter serviço permanente de assistência técnica em mobilidade urbana para Estados, Distrito Federal e Municípios;

..... (NR)

IX – altera o art. 17, por meio do acréscimo do inciso IV e do § 2º, com a renumeração do parágrafo único vigente para § 1º:

Art. 17.

.....

IV – prestar assistência técnica e financeira aos Municípios.

§ 1º

§ 2º Nas regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas delimitadas nos termos do § 1º do art. 25 da Constituição Federal, em que a mobilidade urbana for expressamente considerada como função pública de interesse comum, serão observadas as disposições sobre governança interfederativa estabelecidas na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. (NR)

X – altera o art. 18, pela mudança de redação do inciso I e pelo acréscimo do inciso V:

Art. 18.

I – planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, que deve contemplar o transporte de pessoas e carga, em consonância com o plano diretor municipal referido no § 1º do art. 182 da Constituição federal e com outros instrumentos da política de desenvolvimento e de expansão urbana;

.....

V – disciplinar os serviços de transporte urbano, observadas as disposições desta Lei e demais normas gerais pertinentes. (NR)

XI – altera o art. 24, pela mudança de redação do inciso VI e dos §§ 3º e 4º e pelo acréscimo do inciso XII:

Art. 24.

VI – a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, mediante proposta de logística urbana elaborada pelo gestor público, ouvidos os agentes privados do setor;

.....

XII – o emprego de tecnologia de informação e comunicação para a melhoria da mobilidade urbana.

.....
§ 3º O Plano de Mobilidade urbana deverá ser integrado ao:

I – plano diretor municipal existente ou em elaboração;

II – plano de desenvolvimento urbano integrado existente ou em elaboração, nas regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas delimitadas nos termos do § 1º do art. 25 da Constituição Federal.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de cinco anos, contados da data de vigência desta Lei, para elaborá-lo, findo o qual ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, até que atendam à exigência desta Lei.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 6 de novembro de 2017.

Deputado JOÃO PAULO PAPA

Relator

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

Considerando os últimos debates realizados no âmbito dessa Comissão e atendendo às sugestões deste egrégio Plenário, optamos por realizar as seguintes complementações de voto:

Em primeiro plano, entendemos adequado promover a alteração da redação do art. 6º, da Lei nº 12.587/12, inserindo nas diretrizes gerais na Política Nacional de Mobilidade Urbana a mitigação dos impactos na mobilidade, a possibilidade de recuperação dos investimentos em obras em transportes através da contribuição de melhoria e, por fim, o estímulo a parceria entre o setor privado e publico, dessa forma o texto se associa as regras urbanísticas e confere maior segurança jurídica para as autoridades municipais e para o empreendedor.

Outra alteração que consideramos importante é a alteração do inciso III ao art. 16, da Lei nº 12, que inclui entre as atribuições da União a elaboração do plano nacional de mobilidade urbana, visto que a elaboração de um

Plano, no qual a União defina quais são as prioridades do setor, poderá, por exemplo, orientar a escolha de projetos para receber financiamento federal.

Assim, com as alterações ora sugeridas, consolida-se a proposição objeto do Projeto de Lei nº 5.010/2016, nos termos do Substitutivo apresentado a seguir, que mantém integralmente as demais disposições nele contidas, na forma ora submetida à apreciação dos nobres pares.

Nesses termos, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 5.010, de 2016, na forma do Substitutivo anexo, e pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 6.529, de 2016, e do Projeto de Lei nº 6.675, de 2016.

Sala da Comissão, em 29 de novembro de 2017.

Deputado João Paulo Papa

Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.010, DE 2016

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, tendo em vista aperfeiçoar as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que entre outras providências, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre os princípios e diretrizes dessa Política, sobre a política tarifária, os direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, as atribuições dos entes federados e o Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – altera o art. 3º, mediante nova redação da alínea ‘c’ do inciso I do § 2º e do acréscimo do seguinte inciso VIII ao § 3º:

Art. 3º

§ 2º

I –

.....

c) misto, de carga e passageiros;

.....

§ 3º

.....

VIII – calçadas e passagens de pedestre. (NR)

II – acrescenta os seguintes incisos X e XI ao art. 5º:

Art. 5º

.....

X – concepção de mobilidade urbana sob a perspectiva da inter, multi e transdisciplinaridade;

XI – cooperação interfederativa. (NR)

III – acrescenta os seguintes incisos ao art. 6º:

Art. 6º

.....

VIII – prioridade nos deslocamentos de pedestres e ciclistas;

IX – integração e gestão compartilhadas entre as cidades inclusas em regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas;

X – redução do número de deslocamentos nas cidades, por meio da aproximação entre os locais de moradia e os de emprego e serviços;

XI – mitigação dos impactos na mobilidade decorrentes do desenvolvimento urbano;

XII – recuperação dos investimentos do Poder Público em infraestrutura de transportes de que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos e rurais mediante instituição da contribuição de melhoria.

XIII – promover parceria entre o público e o privado para a implantação da infraestrutura em transporte através da concessão de incentivos urbanísticos e fiscais.

IV – acrescenta o inciso X e o § 4º ao art. 8º:

Art. 8º

.....

X – incentivo ao pagamento de tarifas por meio eletrônico.

§ 4º A concessão de novos benefícios tarifários a um conjunto de usuários nos serviços de transporte público coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público. (NR)

V – altera o art. 9º, mediante nova redação ao § 7º:

Art. 9º

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário, aos quais será dada publicidade, inclusive por meio da Internet.

VI – o caput do art. 13 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos, inclusive no cumprimento da atribuição expressa no inciso VII do art. 22. (NR)

VII – altera o art. 14, mediante o acréscimo do inciso V ao caput, a renumeração do atual parágrafo único para § 1º, com mudança de sua redação e a adição do inciso IV, e o acréscimo dos §§ 2º e 3º:

Art. 14.

V – ser informado sobre as intervenções em mobilidade urbana realizadas ou planejadas pelos diferentes entes da federação.

§ 1º Os usuários dos serviços de transporte coletivo terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, inclusive pela Internet, sobre:

IV – o cálculo das tarifas cobradas pelos serviços e respectivos ajustes e revisões, ordinárias ou extraordinárias, incluindo a remuneração do operador.

§ 2º Além do previsto no § 1º deste artigo, os usuários deverão ter acesso ao extrato do seu cartão de transporte, inclusive por meio de aplicativo desenvolvido para esse fim.

§ 3º Os pedestres e os ciclistas terão direito à infraestrutura adequada para locomoção segura, com vistas à garantia de acessibilidade. (NR)

VIII – altera os incisos I e III do art. 16:

Art. 16.

I – prestar assistência financeira e manter serviço permanente de assistência técnica em mobilidade urbana para Estados, Distrito Federal e Municípios;

III – elaborar o plano nacional de mobilidade urbana, bem como

organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo.

..... (NR)

IX – altera o art. 17, por meio do acréscimo do inciso IV e do § 2º, com a renumeração do parágrafo único vigente para § 1º:

Art. 17.

.....

IV – prestar assistência técnica e financeira aos Municípios.

§ 1º

§ 2º Nas regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas delimitadas nos termos do § 1º do art. 25 da Constituição Federal, em que a mobilidade urbana for expressamente considerada como função pública de interesse comum, serão observadas as disposições sobre governança interfederativa estabelecidas na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. (NR)

X – altera o art. 18, pela mudança de redação do inciso I e pelo acréscimo do inciso V:

Art. 18.

I – planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, que deve contemplar o transporte de pessoas e carga, em consonância com o plano diretor municipal referido no § 1º do art. 182 da Constituição federal e com outros instrumentos da política de desenvolvimento e de expansão urbana;

.....

V – disciplinar os serviços de transporte urbano, observadas as disposições desta Lei e demais normas gerais pertinentes. (NR)

XI – altera o art. 24, pela mudança de redação do inciso VI e dos §§ 3º e 4º e pelo acréscimo do inciso XII:

Art. 24.

VI – a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, mediante proposta de logística urbana elaborada pelo gestor público, ouvidos os agentes privados do setor;

.....

XII – o emprego de tecnologia de informação e comunicação para a melhoria da mobilidade urbana.

.....

§ 3º O Plano de Mobilidade urbana deverá ser integrado ao:

I – plano diretor municipal existente ou em elaboração;

II – plano de desenvolvimento urbano integrado existente ou em elaboração, nas regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas delimitadas nos termos do § 1º do art. 25 da Constituição Federal.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de cinco anos, contados da data de vigência desta Lei, para elaborá-lo, findo o qual ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, até que atendam à exigência desta Lei.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 29 de novembro de 2017.

Deputado JOÃO PAULO PAPA

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.010, de 2016, com substitutivo, e pela rejeição do PL 6529/2016 e do PL 6675/2016, nos termos do Parecer do Relator, Deputado João Paulo Papa, que apresentou complementação de voto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Givaldo Vieira - Presidente, Caetano e João Paulo Papa - Vice-Presidentes, Alex Manente, De Jorge Patrício, Flaviano Melo, Leopoldo Meyer, Marcelo Álvaro Antônio, Miguel Haddad, Tenente Lúcio, Toninho Wandscheer, Ana Perugini, Angelim, Izaque Silva, Rôney Nemer, Silvio Torres e Weliton Prado.

Sala da Comissão, em 29 de novembro de 2017.

Deputado GIVALDO VIEIRA

Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO AO PROJETO DE LEI Nº 5.010, DE 2016.

(Aposos os PLs 6.529, de 2016 e 6.675, de 2016)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de

2012, tendo em vista aperfeiçoar as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que entre outras providências, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre os princípios e diretrizes dessa Política, sobre a política tarifária, os direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, as atribuições dos entes federados e o Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – altera o art. 3º, mediante nova redação da alínea ‘c’ do inciso I do § 2º e do acréscimo do seguinte inciso VIII ao § 3º:

Art. 3º

§ 2º

I –

.....

c) misto, de carga e passageiros;

.....

§ 3º

.....

VIII – calçadas e passagens de pedestre. (NR)

II – acrescenta os seguintes incisos X e XI ao art. 5º:

Art. 5º

.....

X – concepção de mobilidade urbana sob a perspectiva da inter, multi e transdisciplinaridade;

XI – cooperação interfederativa. (NR)

III – acrescenta os seguintes incisos ao art. 6º:

Art. 6º

.....

VIII – prioridade nos deslocamentos de pedestres e ciclistas;

IX – integração e gestão compartilhadas entre as cidades inclusas

em regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas;

X – redução do número de deslocamentos nas cidades, por meio da aproximação entre os locais de moradia e os de emprego e serviços;

XI – mitigação dos impactos na mobilidade decorrentes do desenvolvimento urbano;

XII – recuperação dos investimentos do Poder Público em infraestrutura de transportes de que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos e rurais mediante instituição da contribuição de melhoria.

XIII – promover parceria entre o público e o privado para a implantação da infraestrutura em transporte através da concessão de incentivos urbanísticos e fiscais.

IV – acrescenta o inciso X e o § 4º ao art. 8º:

Art. 8º

.....

X – incentivo ao pagamento de tarifas por meio eletrônico.

§ 4º A concessão de novos benefícios tarifários a um conjunto de usuários nos serviços de transporte público coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público. (NR)

V – altera o art. 9º, mediante nova redação ao § 7º:

Art. 9º

.....

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário, aos quais será dada publicidade, inclusive por meio da Internet.

VI – o caput do art. 13 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos, inclusive no cumprimento da atribuição expressa no inciso VII do art. 22. (NR)

VII – altera o art. 14, mediante o acréscimo do inciso V ao caput, a renumeração do atual parágrafo único para § 1º, com mudança de sua redação e a adição do inciso IV, e o acréscimo dos §§ 2º e 3º:

Art. 14.

.....

V – ser informado sobre as intervenções em mobilidade urbana realizadas ou planejadas pelos diferentes entes da federação.

§ 1º Os usuários dos serviços de transporte coletivo terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, inclusive pela Internet, sobre:

.....

IV – o cálculo das tarifas cobradas pelos serviços e respectivos ajustes e revisões, ordinárias ou extraordinárias, incluindo a remuneração do operador.

§ 2º Além do previsto no § 1º deste artigo, os usuários deverão ter acesso ao extrato do seu cartão de transporte, inclusive por meio de aplicativo desenvolvido para esse fim.

§ 3º Os pedestres e os ciclistas terão direito à infraestrutura adequada para locomoção segura, com vistas à garantia de acessibilidade. (NR)

VIII – altera os incisos I e III do art. 16:

Art. 16.

I – prestar assistência financeira e manter serviço permanente de assistência técnica em mobilidade urbana para Estados, Distrito Federal e Municípios;

III – elaborar o plano nacional de mobilidade urbana, bem como organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo.

..... (NR)

IX – altera o art. 17, por meio do acréscimo do inciso IV e do § 2º, com a renumeração do parágrafo único vigente para § 1º:

Art. 17.

.....

IV – prestar assistência técnica e financeira aos Municípios.

§ 1º

§ 2º Nas regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas delimitadas nos termos do § 1º do art. 25 da Constituição Federal, em que a mobilidade urbana for expressamente considerada como função pública de interesse comum, serão observadas as disposições sobre governança interfederativa estabelecidas na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. (NR)

X – altera o art. 18, pela mudança de redação do inciso I e pelo acréscimo do inciso V:

Art. 18.

I – planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, que deve contemplar o transporte de pessoas e carga, em consonância com o plano diretor municipal referido no § 1º do art. 182 da Constituição federal e com outros instrumentos da política de desenvolvimento e de expansão urbana;

.....

V – disciplinar os serviços de transporte urbano, observadas as disposições desta Lei e demais normas gerais pertinentes. (NR)

XI – altera o art. 24, pela mudança de redação do inciso VI e dos §§ 3º e 4º e pelo acréscimo do inciso XII:

Art. 24.

VI – a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, mediante proposta de logística urbana elaborada pelo gestor público, ouvidos os agentes privados do setor;

.....

XII – o emprego de tecnologia de informação e comunicação para a melhoria da mobilidade urbana.

.....

§ 3º O Plano de Mobilidade urbana deverá ser integrado ao:

I – plano diretor municipal existente ou em elaboração;

II – plano de desenvolvimento urbano integrado existente ou em elaboração, nas regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas delimitadas nos termos do § 1º do art. 25 da Constituição Federal.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de cinco anos, contados da data de vigência desta Lei, para elaborá-lo, findo o qual ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, até que atendam à exigência desta Lei.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 29 de novembro de 2017.

Deputado Givaldo Vieira

Presidente

FIM DO DOCUMENTO