



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 9.865-A, DE 2018 **(Do Sr. Ivan Valente)**

Altera a lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 para dispor sobre a transparência e a participação social para o controle da qualidade do transporte público e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Defesa do Consumidor, pela aprovação deste e da Emenda 1/18 apresentada na Comissão, com emendas (relatora: DEP. PERPÉTUA ALMEIDA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DEFESA DO CONSUMIDOR;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO URBANO E

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

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Defesa do Consumidor:

- Emenda apresentada
- Parecer da relatora
- Complementação de voto
- Emendas oferecidas pela relatora (2)
- Parecer da Comissão
- Emendas adotadas pela Comissão (3)

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os artigos 2º, 5º, 7º, 8º, 9º, 10, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 22 e 24 da Lei nº 12.587, de janeiro de 2012, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“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 e da transparência ativa dos dados e informações relativas ao sistema.” (NR)

“Art. 5º

X – transparência ativa de dados e informações produzidos por pessoas públicas ou privadas em razão da prestação de serviços concedidos ou autorizados pelo poder público.” (NR)

“Art. 7º

VI – assegurar a participação dos cidadãos na avaliação da qualidade dos serviços.”(NR)

“Art. 8º

X – transparência ativa plena dos parâmetros de qualidade, quantidade e tarifa definida na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 2º Os Municípios e o Distrito Federal deverão divulgar, trimestralmente na internet e em formato aberto, os dados sobre:

I - os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo;

II – a evolução dos custos utilizados para o cálculo do valor da tarifa, individualizados por companhia, rota e com o detalhamento das despesas;

III – os subsídios tarifários pagos para cada empresa prestadora de serviços e o respectivo número de passageiros transportados e de linhas operadas;

IV – a avaliação dos cidadãos sobre os serviços prestados em cada uma das linhas.”(NR)

“Art. 9º

§ 13 Os dados referentes aos custos que permitem o cálculo do déficit ou superávit tarifário, bem como para a revisão da tarifa e seus fundamentos, deverão ser objeto de transparência ativa na internet e em formato aberto, individualizados por companhia, rota e com detalhamento das despesas.” (NR)

“Art. 10.

VI – fornecimento ao poder público e divulgação mediante transparência ativa e em formato aberto dos dados referentes à planilha de custos pela pessoa jurídica contratada, individualizados por rota e com detalhamento das despesas.

§1º. 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, que deverão ser divulgados na internet mediante transparência ativa e em formato aberto.

§ 2º Os subsídios tarifários deverão considerar em sua base de cálculo a avaliação dos cidadãos sobre a qualidade do serviço, considerando, no mínimo, sua pontualidade e comodidade.”(NR)

“Art. 14.

V – ter acesso a aplicativo que informe as linhas disponíveis, seus respectivos horários e informação sobre a localização dos veículos por meio de sistema de geolocalização, bem como o tempo estimado para a chegada ao local de embarque;

VI – ter acesso a aplicativos que permitam a avaliação da qualidade do serviço prestado, especialmente no que concerne à pontualidade, qualidade e cordialidade, devendo essa avaliação ser publicada mediante

transparência ativa, em formato aberto, e considerada para fins de pagamento dos subsídios tarifários.

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

.....
.....

IV – a fundamentação de decisão do poder público acerca de reajuste ou revisão de tarifas e respectivos processos.”(NR)

“Art. 15.
.....

IV – aplicativo para comunicação, avaliação da satisfação dos cidadãos com os serviços oferecidos e para prestação de contas sobre o valor da tarifa e eventuais subsídios tarifários pagos pelo poder público.”(NR)

“Art. 16.....
.....

§ 3º A União dará publicidade, mediante transparência ativa e em formato aberto, aos dados relacionados aos gastos, delegações, contratos ou qualquer outro ajuste relacionado à competência prevista nesta lei.” (NR)

“Art. 17.
.....

§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 Os Estados darão publicidade, mediante transparência ativa e em formato aberto, aos dados relacionados à prestação dos serviços, especialmente sobre os custos que levaram à composição da tarifa e ao valor de eventual subsídio tarifário, os incentivos, apoios, delegações, contratos ou qualquer outro ajuste relacionado à competência prevista nesta lei.”(NR)

“Art. 18.
.....

Parágrafo único. Os Municípios e o Distrito Federal darão publicidade,

mediante transparência ativa e em formato aberto, aos dados relacionados ao planejamento, execução, avaliação, regulamentação, prestação e capacitação das atividades desenvolvidas no âmbito da política de mobilidade urbana, bem como aos dados relacionados à prestação dos serviços, especialmente sobre os custos que levaram à composição da tarifa e ao valor de eventual subsídio tarifário, os incentivos, apoios, delegações, contratos ou qualquer outro ajuste relacionado à competência prevista nesta lei. (NR)

“Art. 21.

V – a participação dos cidadãos na avaliação da qualidade dos serviços, especialmente quanto à pontualidade, qualidade e cordialidade do serviço.” (NR)

“Art. 22.

VIII – adotar providências para a melhoria dos serviços, especialmente quanto à pontualidade, qualidade e cordialidade, de acordo com a avaliação dos usuários.”(NR)

“Art. 24.

XII – a transparência ativa na internet e em formato aberto de todos os dados produzidos.

.....” (NR)”

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Todos têm direito de receber dos órgãos públicos informações de interesse coletivo ou geral. Esse é um direito fundamental, resguardado pela Constituição Federal de 1988. O acesso a informações públicas é garantido para a promoção da transparência, da participação, do controle social e combate à corrupção e ao desperdício causado pela má gestão.¹

Nos últimos anos, tivemos avanços importantes na abertura de informações públicas, como a criação de portais e a aprovação da Lei de Acesso a Informações.

¹ <http://artigo19.org/blog/2015/10/06/em-sp-transporte-sem-transparencia/>

Apesar desses avanços, muito pouco ou quase nada avançamos em relação à transparência das informações relacionadas à mobilidade urbana. Gestores públicos dos Estados, Municípios e do Distrito Federal resistem ou quando tentam não conseguem tornar públicas informações sobre contratos, tarifas, custos e demais dados de obras e serviços relacionados à mobilidade urbana.²

Consequentemente, convivemos há décadas com a má qualidade do transporte público nos grandes centros urbanos, atualmente uma das principais preocupações da população brasileira.

O alto custo, associado à falta de pontualidade, à ausência de transparência e à má condição dos veículos oferecidos à população, foi o estopim para as manifestações de rua que eclodiram em 2013.

No auge das referidas mobilizações, conseguimos aprovar nesta Casa o Projeto de Lei nº 3546, de 2012, que obrigava a transparência dos dados e fundamentos que embasavam as decisões de reajuste das tarifas do transporte público. A proposta seguiu para o Senado, mas infelizmente ainda não conseguiu superar o lobby daqueles que temem a transparência e o controle social.

Infelizmente, até hoje nada mudou e a população segue pagando caro por um serviço de má qualidade e sequer tem acesso aos dados que justificam o preço da tarifa paga para realizar qualquer tipo de controle social.

Pesquisa realizada em 2017 apontou que o transporte público figura entre os principais problemas urbanos percebidos nos municípios brasileiros, o que havia sido constatado também em 2006. A percepção deste problema acontece, principalmente, nos municípios com população acima de um milhão de habitantes.

Pelos dados levantados, 12,4% dos entrevistados acredita que o transporte é um problema social, número que é ainda maior nos centros urbanos mais populosos, onde foi citado por 17,0% dos chefes de família das cidades com população total entre um e três milhões de habitantes e 12,9%, no Rio de Janeiro e em São Paulo.³

O problema segue mobilizando debates em todo o país e, entre os diversos pontos debatidos, um deles é consenso: faltam transparência e mecanismos de participação para que a população possa realizar o controle social.⁴

² <http://artigo19.org/blog/2015/10/06/em-sp-transporte-sem-transparencia/>

³ <http://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub636397002002520031.pdf>

⁴ <http://congressoemfoco.uol.com.br/noticias/solucao-para-transporte-coletivo-passa-por-transparencia-e-participacao-popular-aponta-debate/>

Diante do sofrimento da população trabalhadora com este problema, voltamos ao tema com a apresentação da presente proposta, cujo objetivo central é tornar obrigatória a divulgação em transparência ativa e em formato aberto de dados relacionados ao serviço de transporte público, como o valor do subsídio pago pelo poder público às empresas prestadoras, os fundamentos para eventual reajuste de tarifa, as linhas disponíveis e seus respectivos horários.

A proposta também torna obrigatória a criação de mecanismos para permitir que os cidadãos possam avaliar a qualidade do serviço prestado e vincula esta avaliação ao cálculo de eventual pagamento de subsídio pelo poder público.

Acreditamos que somente a participação da população, a transparência plena e o efetivo controle social poderão mudar a realidade do transporte público em nosso país.

É inconcebível que, mesmo diante das reclamações recorrentes da população e até mesmo depois das mobilizações de 2013, nosso país não tenha avançado um milímetro na transparência dos dados relacionados à mobilidade urbana.

Pior, não desenvolvemos nenhum mecanismo que permita ao cidadão dar sua opinião sobre os serviços prestados e que obrigue o poder público a considerar essa opinião.

Nesse sentido, a apresentação do presente projeto busca mudar essa realidade e criar mecanismos para que os trabalhadores possam interferir diretamente na busca pela melhoria do transporte público.

Sala das Sessões, em 27 de março de 2018

Deputado IVAN VALENTE
PSOL/SP

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 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 remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)*](#)

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 *deficit* 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 *deficit* 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. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP)

e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea *h* do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. ([Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018](#))

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. ([Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018](#))

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 será compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta Lei. [*\(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 818, de 11/1/2018\)*](#)

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de entrada em vigor desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo. [*\(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 818, de 11/1/2018\)*](#)

§ 5º [*\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 748, de 11/10/2016, com vigência encerrada em 22/3/2018, conforme Ato Declaratório nº 20, de 23/3/2017, publicado no DOU de 24/3/2017\)*](#)

§ 6º Os Municípios que descumprirem o prazo previsto no § 4º ficarão impedidos de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana até que seja elaborado o plano a que refere o *caput*. [*\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 818, de 11/1/2018\)*](#)

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.

.....

.....

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

EMENDA Nº 1/2018

Inclua-se no texto do projeto de lei em epígrafe o art. 10-A, com a seguinte redação:

"Art.10-A Os veículos utilizados no serviço de transporte público coletivo urbano deverão ser dotados de sistema de vigilância com videomonitoramento, que permita a captação, registro e gravação das imagens de toda a área interna do veículo.

Parágrafo único. As informações geradas pelo sistema previsto no **caput** deverão ser compartilhadas com os órgãos de segurança pública do Estado onde o veículo presta o respectivo serviço de transporte público."

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei nº 9.865, de 2018, do nobre Deputado Ivan Valente, propõe várias alterações no texto da Lei da Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/12) com o intuito de aperfeiçoar a prestação do transporte público coletivo.

Aproveitando a oportunidade de exame do tema nesta Casa, estamos oferecendo esta emenda ao projeto de lei, com o objetivo de inserir a obrigatoriedade de captação, registro e gravação das imagens internas dos veículos de transporte coletivo urbano. Trata-se de uma importante medida no sentido de combater a violência urbana, que tem se apresentado como um dos mais sérios problemas que atingem o transporte público em nossas cidades.

Esperamos que a implantação de câmeras de videomonitoramento possa coibir a prática de crimes, bem como possibilitar a identificação dos criminosos quando estes insistirem em praticar roubos e outros delitos no interior dos veículos. Para tanto, nossa emenda propõe que as imagens sejam compartilhadas com o respectivo órgão de segurança pública estadual.

Diante do exposto, esperamos que a nossa emenda seja acolhida e aprovada nesta Comissão.

Sala da Comissão, em 24 de abril de 2018.

Deputado CABO SABINO

I – RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Lei nº 9.865, de 2018, de autoria do Deputado Ivan Valente, que altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para dispor sobre a transparência e a participação social para o controle da qualidade do transporte público e dá outras providências.

Especificamente, a proposição sob exame altera diversos dispositivos da citada Lei, para incluir comandos expressos relativos à observância da transparência ativo dos dados e informações relativas ao Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Ademais, o Projeto de autoria do Deputado Ivan Valente cria novos direitos para os usuários do referido Sistema, ao impor a criação de aplicativos que: (i) informem linhas de transporte disponíveis, seus respectivos horários e informações sobre a localização dos veículos por meio de sistema de geolocalização, bem como o tempo estimado para a chegada ao local de embarque; (ii) permitam a avaliação da qualidade do serviço prestado, especialmente no que concerne à pontualidade, qualidade e cordialidade.

Por despacho da Mesa da Câmara dos Deputados, a matéria foi distribuída à apreciação das Comissões de Defesa do Consumidor, de Viação e Transportes, de Desenvolvimento Urbano e de Constituição e Justiça e de Cidadania. Neste colegiado, recebi a honrosa incumbência de relatar o projeto, ao qual o Deputado Cabo Sabino havia ofertado emenda em 24 de abril de 2018, para estabelecer a obrigação de os veículos utilizados em transportes coletivos urbanos de contar com sistema de vigilância com monitoramento por vídeo.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

Cabe a esta Comissão avaliar o Projeto de Lei nº 9.865, de 2018, sob o prisma da defesa do consumidor. Essa lente revela dois pontos principais a merecer a atenção desse Colegiado.

O primeiro deles diz respeito à transparência dos custos incorridos pelas concessionárias de transportes públicos e dos seus respectivos impactos no cálculo dos valores das tarifas cobradas dos usuários.

As medidas propostas pelo Deputado Ivan Valente, especialmente as alterações propostas aos arts. 8º a 10 da Lei nº 12.857, de 2012, contribuem para a maior clareza acerca de variações no preço das tarifas e, conseqüentemente, para o

seu controle. À toda evidência, isso apenas pode beneficiar os consumidores dos transportes coletivos, ainda que indiretamente.

O segundo ponto a ser destacado diz respeito à criação de direitos para os consumidores a partir da determinação de emprego, pelas concessionárias, de tecnologias desenvolvidas recentemente e ainda não aproveitadas por elas. A disponibilização de aplicativos que informem aos consumidores o tempo de espera até a chegada de seu transporte, os meios disponíveis para realizar percursos pretendidos e as outras informações a que se refere a redação proposta pelo Deputado Ivan Valente para o art. 14 da citada Lei representarão um avanço gigantesco no campo dos transportes públicos, dando aos consumidores instrumentos para gestão de seu tempo, que proporcionarão maior conforto e respeito aos usuários dos transportes públicos.

Quer-nos parecer, também, que a emenda apresentada pelo Deputado Cabo Sabino contribuirá para a maior segurança nos transportes coletivos, algo que, indubitavelmente, também beneficia os consumidores.

Por tais razões, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 9.865, de 2018, com a emenda apresentada pelo Deputado Cabo Sabino.

Sala da Comissão, em 24 de abril de 2019.

Deputada **PERPÉTUA ALMEIDA**
Relatora

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

Durante a reunião deliberativa ordinária da Comissão de Defesa do Consumidor, realizada hoje, alterei meu parecer para modificar a redação do **caput** do §2º do art. 8º da Lei nº 12.587, de 2012, determinando quais municípios deverão fazer a divulgação dos dados, tendo em vista o número de habitantes; e aditar o parágrafo segundo ao art. 14 da referida Lei, transformando, assim, o parágrafo único do artigo em parágrafo primeiro.

Nosso voto é, portanto, pela aprovação do Projeto de Lei nº 9.865, de 2018, e da emenda 1/2018, apresentada na Comissão, com as emendas anexas.

Sala da Comissão, 12 de junho de 2019.

Deputada **PERPÉTUA ALMEIDA**
Relatora

EMENDA 1/2019

Dê-se ao **caput** do §2º do art. 8º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a seguinte redação:

.....

“Art. 8º.....
 §2º Os Municípios com mais de 50 mil habitantes e o Distrito Federal
 deverão divulgar, trimestralmente na internet e em formato aberto, os
 dados sobre:

Sala da Comissão, em 12 de junho de 2019.

Deputada **PERPÉTUA ALMEIDA**
 Relatora

EMENDA 2/2019

Acrescente-se o §2º ao art. 14 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012,
 transformando o parágrafo único em §1º:

“Art. 14.

§1º. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em
 linguagem acessível e de fácil compreensão, e mediante transparência ativa e
 em formato aberto, sobre:

.....
 §2º. As regras contidas nos incisos V e VI do art. 14 serão exigidas dos
 municípios com mais de 50 mil habitantes.

Sala da Comissão, em 12 de junho de 2019.

Deputada **PERPÉTUA ALMEIDA**
 Relatora

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa do Consumidor, em reunião ordinária
 realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 9.865/2018, e a Emenda 1/2018 da CDC,
 com emendas, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Perpétua Almeida, que
 apresentou complementação de voto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

João Maia - Presidente, Acácio Favacho, Jorge Braz e Felipe
 Carreras - Vice-Presidentes, Beto Pereira, Capitão Wagner, Célio Moura, Celso
 Russomanno, Chiquinho Brazão, Coronel Tadeu, Eli Borges, Eros Biondini, Gurgel,
 Ivan Valente, Perpétua Almeida, Ricardo Teobaldo, Vinicius Carvalho, Weliton Prado,
 Darci de Matos, Dr. Frederico, Felício Laterça, Franco Cartafina, Greyce Elias e Márcio
 Marinho.

Sala da Comissão, em 12 de junho de 2019.

Deputado **JOÃO MAIA**
 Presidente

EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CDC AO PL 9.865/2018

Inclua-se no texto do Projeto de Lei em epígrafe o art. 10-A, com a seguinte redação:

"Art.10-A Os veículos utilizados no serviço de transporte público coletivo urbano deverão ser dotados de sistema de vigilância com videomonitoramento, que permita a captação, registro e gravação das imagens de toda a área interna do veículo.

Parágrafo único. As informações geradas pelo sistema previsto no **caput** deverão ser compartilhadas com os órgãos de segurança pública do Estado onde o veículo presta o respectivo serviço de transporte público."

Sala da Comissão, 12 de junho de 2019.

Deputado JOÃO MAIA
Presidente

EMENDA Nº 2 ADOTADA PELA CDC AO PL 9.865/2018

Dê-se ao **caput** do §2º do art. 8º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a seguinte redação:

.....
"Art. 8º.....
§2º Os Municípios com mais de 50 mil habitantes e o Distrito Federal deverão divulgar, trimestralmente na internet e em formato aberto, os dados sobre:
.....".

Sala da Comissão, 12 de junho de 2019.

Deputado JOÃO MAIA
Presidente

EMENDA Nº 3 ADOTADA PELA CDC AO PL 9.865/2018

Acrescente-se o §2º ao art. 14 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, transformando o parágrafo único em §1º:

"Art. 14.

§1º. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, e mediante transparência ativa e em formato aberto, sobre:

.....
§2º. As regras contidas nos incisos V e VI do art. 14 serão exigidas dos municípios com mais de 50 mil habitantes.

Sala da Comissão, 12 de junho de 2019.

Deputado JOÃO MAIA
Presidente

FIM DO DOCUMENTO