



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **MEDIDA PROVISÓRIA N.º 906, DE 2019** **(Do Poder Executivo)**

**MENSAGEM N. 594/2019**  
**OFÍCIO N. 379/2019/SG/PR**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; pendente de parecer da Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização.

**DESPACHO:**  
AO PLENÁRIO, PARA LEITURA DO OFÍCIO DE ENCAMINHAMENTO.  
PUBLIQUE-SE.

### **S U M Á R I O**

I - Medida inicial

II - Na Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização  
- Emendas apresentadas (46)

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, DE 19 DE NOVEMBRO DE 2019

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

alterações:

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes

“Art. 24. ....  
.....

§ 1º Em Municípios com mais de vinte mil habitantes e em todos aqueles que integrem regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a um milhão de habitantes, deverá ser elaborado e aprovado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os seus planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana.

.....  
§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser elaborado e aprovado até 12 de abril de 2021.

.....  
§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do disposto no § 4º, será informada à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional.

§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º, os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana ficarão impedidos de receber recursos do Orçamento Geral da União consignados à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional até que seja cumprida a exigência prevista nesta Lei, ressalvada a hipótese de instrumentos de repasse já celebrados.” (NR)

Art. 2º Fica revogado o § 3º do art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012.

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

Brasília, 19 de novembro de 2019; 198º da Independência e 131º da República

Brasília, 11 de Novembro de 2019

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

A Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), estabelecendo os princípios, diretrizes e objetivos da política, as diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo, os direitos dos usuários, as atribuições dos entes federados, as diretrizes para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana e os instrumentos de apoio à mobilidade urbana. Em seu Art. 24, a norma define o Plano de Mobilidade Urbana como instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana em nível local, estabelecendo os municípios obrigados por lei a elaborarem seus planos, bem como os prazos para o cumprimento da obrigação, prevendo, ainda, a restrição de obtenção de recursos àqueles que não o elaborarem.

No § 1º do Art. 24, a referida lei determina que os Municípios com população acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e os demais, obrigados à elaboração do plano diretor pela Lei n. 10.257/2001 - Estatuto da Cidade, deverão elaborar o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

Segundo o Estatuto da Cidade, o plano diretor é obrigatório para cidades:

- a) Com mais de vinte mil habitantes;
- b) Integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;
- c) Onde o Poder Público municipal pretenda utilizar os instrumentos de parcelamento ou edificação compulsórios, IPTU progressivo no tempo e desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública;
- d) Integrantes de áreas de especial interesse turístico;
- e) Inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional; e
- f) Incluídas no cadastro nacional de Municípios com áreas suscetíveis à ocorrência de deslizamentos de grande impacto, inundações bruscas ou processos geológicos ou hidrológicos correlatos.

Em que pese a importância de todos os critérios elencados para o ordenamento territorial municipal, nem todos possuem aderência a uma lógica de obrigatoriedade relacionada ao planejamento da mobilidade urbana, que, por exemplo, não tem relação direta com o uso dos instrumentos de parcelamento compulsório e correlatos ou com a ocorrência de áreas de risco



geológico ou hidrológico.

Ressalta-se, ainda, a dificuldade de aferição da real “listagem” de municípios enquadrados na obrigatoriedade, em especial em relação aos municípios integrantes de áreas de especial interesse turístico ou em áreas de influência de empreendimentos de impacto, sobretudo devido ao caráter dinâmico dessas situações.

Considerando que a sanção prevista para o não cumprimento da obrigação estabelecida é o impedimento de recebimento de recursos orçamentários federais para a mobilidade urbana, é imprescindível que a condição de obrigatoriedade seja passível de verificação, a qualquer tempo, pela Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos (Semob), a fim de que seja possível comprovar o cumprimento das exigências legais para o repasse dos recursos federais ao município, sob pena de expor a administração federal a ilegalidades de atuação.

Por essa razão, as alterações propostas no parágrafo primeiro visam a adequação das categorias de municípios obrigados à elaboração do Plano de Mobilidade Urbana tanto à lógica de aplicação da política de mobilidade urbana quanto à disponibilidade de informações sobre a situação do município. Dessa forma, propõe-se redefinir a obrigação apenas para municípios cuja dinâmica urbana, seja pelo porte ou pela condição metropolitana, indique uma necessidade de planejamento da mobilidade urbana, condições facilmente comprovadas a partir de dados oficiais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Pela nova proposta, portanto, ficam obrigados a elaborar Planos de Mobilidade Urbana apenas aqueles municípios que possuam população superior a 20.000 (vinte mil) habitantes ou que integrem regiões metropolitanas, aglomerações urbanas ou regiões integradas de desenvolvimento econômico com população total superior a 1 (um) milhão de habitantes. Na mesma linha, propõe-se estender a necessidade de compatibilidade do Plano de Mobilidade Urbana a outros instrumentos de planejamento urbano de caráter regional e metropolitano, quando couber, tais como os planos de desenvolvimento urbano integrado e planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana.

O § 3º do Art. 24 estabelece que o Plano de Mobilidade Urbana deverá ser compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos, contados a partir da entrada em vigor da Lei. A disposição se aplica a todos os municípios com a obrigatoriedade definida no parágrafo primeiro. No entanto, são amplamente conhecidas as dificuldades institucionais enfrentadas especialmente pelos municípios de menor porte, seja em relação à disponibilidade de recursos financeiros, seja em relação à carência de recursos humanos capacitados para elaborar peças técnicas como o Plano de Mobilidade Urbana ou mesmo para estruturar projetos para captação de recursos federais ou estaduais para a contratação de terceiros com essa finalidade.

Tal situação foi confirmada empiricamente em pesquisas realizadas pela Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos (Semob) sobre a situação de elaboração dos Planos de Mobilidade, onde se identificou que dos 2.048 municípios com população abaixo de 100 mil habitantes que efetivamente responderam a pesquisa da Semob, 1.834 declararam não ter elaborado seu Plano de Mobilidade (89,6%). Ainda, dos 263 municípios com população acima de 100 mil habitantes que efetivamente responderam a pesquisa da Semob, 164 declararam não ter elaborado seu Plano de Mobilidade (62,4%).

Visando contornar esse quadro, a Semob, ainda no extinto Ministério das Cidades, instituiu o Programa de Apoio à Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana a fim de prestar assistência técnica e financeira aos municípios, em consonância com as atribuições definidas para a União pela PNMU.

No âmbito desta iniciativa foi a elaborada cartilha, disponibilizada em 2017, para auxiliar os municípios com população inferior a 100 mil habitantes a elaborarem seus planos,

utilizando metodologia simplificada definida pela Semob a partir de oficinas realizadas em alguns municípios do país dentro desta faixa populacional. Em maio de 2019 foi disponibilizado o Sistema de Apoio à Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana, que busca auxiliar o gestor municipal na elaboração da minuta do Plano de Mobilidade Urbana, com os conteúdos mínimos previstos na Lei, e de acordo com a metodologia simplificada apresentada na Cartilha de Apoio à Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana com até 100 mil habitantes.

O grande mérito desta prática inovadora é compatibilizar a realidade das prefeituras municipais com a capacidade de apoio do Governo Federal para a elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana. Além disso, o projeto representa uma possibilidade de economia significativa de recursos para a gestão das cidades, uma vez que, torna desnecessária a contratação de consultorias especializadas.

Para os municípios com população acima de 100 mil habitantes, a Semob incluiu no Programa Avançar Cidades - Mobilidade Urbana, que se encontra aberto em processo contínuo desde 2017, a possibilidade de financiar a elaboração de seus Planos de Mobilidade Urbana. Inclusive obriga que o município, ao solicitar recursos para as ações financiáveis de mobilidade urbana, também solicite recursos para a elaboração do plano, caso não o possua ou não o esteja elaborando.

No entanto, verifica-se que o número de municípios que efetivamente acessaram recursos para o Plano de Mobilidade Urbana por esta linha de financiamento ainda é pequeno quando comparado à quantidade daqueles com população acima de 100 mil habitantes que não elaboraram seus planos. Até outubro de 2019, 8 (oito) municípios haviam contratado as operações de crédito no âmbito do Programa Avançar Cidades - Mobilidade Urbana com o objetivo de elaborar seus Planos de Mobilidade Urbana.

Conforme exposto acima, a penalidade imposta pela Lei n. 12.587/12 àqueles municípios obrigados que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até 12 de abril de 2019 é a impossibilidade de acesso de recursos federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência da Lei.

Neste sentido, a Semob realizou levantamento para avaliar o impacto desta penalidade nas propostas de emendas parlamentares impositivas aprovadas no ano de 2019. Constatou-se que de um universo de 1.921 propostas aprovadas, 1.010 destinam-se a municípios obrigados à elaboração do Plano. Destes, apenas 117 municípios informaram ter elaborado o Plano de Mobilidade Urbana.

A apresentação do Plano de Mobilidade Urbana é condição para a contratação da proposta e, é importante destacar que as propostas de emendas inseridas no sistema Plataforma+Brasil (SICONV) possuem prazo de contratação até o término do exercício orçamentário em que foram cadastradas. A partir dessa data e sem a contratação, as propostas serão consideradas canceladas, bem como os empenhos realizados, conforme Portaria Interministerial n. 424/2016 e suas alterações.

Ante o exposto, e considerando a análise da situação atual, com base nas informações disponibilizadas por meio de pesquisas realizadas pela Semob, avalia-se que seria importante ampliar o prazo para elaboração do Plano em mais 2 anos para todos os municípios obrigados.

Propõe-se, portanto, revogar o parágrafo terceiro considerando que a menção à compatibilidade com o plano diretor já está contemplada no parágrafo primeiro, bem como alterar a redação do parágrafo quarto de forma a alterar o prazo-limite para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana para o dia 12 de abril de 2021.

Ainda no sentido de aprimorar a legislação, propõe-se a inserção de dois parágrafos

adicionais. O primeiro visa esclarecer que, após elaborado, o Plano de Mobilidade Urbana deve ser aprovado na instância municipal, preferencialmente por decreto municipal ou lei municipal, e estabelecer a obrigatoriedade de informar sua elaboração à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional, a qual compete a avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O segundo parágrafo se refere à restrição de obtenção de recursos e visa apresentar de forma clara e objetiva a penalidade à qual estará sujeito o município caso não elabore o Plano de Mobilidade Urbana nos prazos estabelecidos na lei. Portanto, findos os prazos, os municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana ficarão impedidos de receber recursos do Orçamento Geral da União no âmbito da Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos até que atendam à exigência desta Lei. A nova redação propõe a substituição da expressão “recursos orçamentários” por “recursos do Orçamento Geral da União consignados à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional” para que não haja dúvidas na operacionalização da penalidade, que não se aplicará a casos onde o investimento é feito com recursos de financiamento oriundo de outras fontes, como o FGTS, por exemplo.

Também se esclarece que não serão atingidos por esta penalidade os instrumentos de repasse que tenham sido celebrados antes da data final prevista em lei, pois entende-se que a paralisação da execução destes instrumentos já celebrados anteriormente não seria benéfica para a população residente nestes municípios.

Por fim, entende-se que as alterações propostas são de grande relevância, pois aperfeiçoam a lei vigente e permitem uma maior efetividade na política de planejamento local e regional, considerando a centralidade do tema da mobilidade urbana para o país, e o tamanho e a imensa diversidade do território nacional, no âmbito da política urbana. A questão também caracteriza-se pela urgência, sobretudo, tendo em vista o encerramento do atual prazo para elaboração dos Planos de Mobilidade ocorreu em 12 de abril, colocando em condições de inabilitação para investimentos centenas de municípios que não puderam concluir seus Planos no prazo inicialmente previsto, trazendo prejuízos sociais para os milhares de cidadãos que habitam essas localidades. A alteração proposta, nesse sentido, trará a possibilidade de consolidação da ação de apoio já iniciada pela Semob para ampliação das capacidades municipais, permitindo que os municípios tenham tempo hábil para a conclusão de suas obrigações sem prejudicar a população.

Respeitosamente,

*Assinado eletronicamente por: Gustavo Henrique Rigodanzo Canuto*

MENSAGEM Nº 594

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 906, de 19 de novembro de 2019 que “Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana”.

Brasília, 19 de novembro de 2019.

## **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 V

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

.....

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, incluindo as ciclovias e ciclofaixas; [Inciso com redação dada pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018](#)
- 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 compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 6 (seis) anos da entrada em vigor desta Lei. [\*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.406, de 26/12/2016\)\*](#)

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 7 (sete) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei. [\*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)\*](#)

§ 5º O Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar medidas destinadas a atender aos núcleos urbanos informais consolidados, nos termos da Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017. [\*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)\*](#)

§ 6º [\*\(VETADO na Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)\*](#)

## 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.

.....  
.....

Ofício nº 83 (CN)

Brasília, em 6 de abril de 2020.

A Sua Senhoria o Senhor  
Leonardo Augusto de Andrade Barbosa  
Secretário-Geral da Mesa da Câmara dos Deputados

Assunto: Encaminha Medida Provisória.

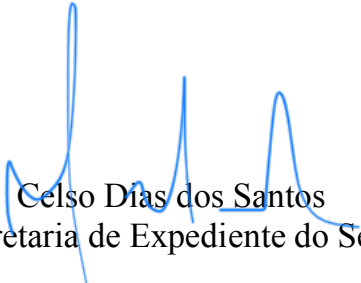
Senhor Secretário-Geral,

De ordem, encaminho a Vossa Senhoria, nos termos do § 8º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, combinado com o Ato Conjunto das Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal nº 1, de 31 de março de 2020, a Medida Provisória nº 906, de 2019, que “Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana”.

À Medida foram oferecidas 46 (quarenta e seis) emendas, as quais podem ser acessadas no portal do Congresso Nacional, juntamente com os demais documentos que compõem a matéria, no seguinte link: “<https://www.congressonacional.leg.br/materias/medidas-provisorias/-/mpv/139882>”.

Esclareço, ainda, que este ofício foi encaminhado por meio digital ao Serviço de Protocolo da Secretaria Geral da Mesa dessa Casa.

Atenciosamente,



Celso Dias dos Santos  
Diretor da Secretaria de Expediente do Senado Federal



# CONGRESSO NACIONAL

## EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 906, de 2019**, que *"Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana."*

| PARLAMENTARES                                     | EMENDAS NºS                                                   |
|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| Senador Lasier Martins (PODEMOS/RS)               | 001; 002                                                      |
| Senador Otto Alencar (PSD/BA)                     | 003                                                           |
| Deputado Federal André Figueiredo (PDT/CE)        | 004; 005                                                      |
| Deputado Federal Hildo Rocha (MDB/MA)             | 006                                                           |
| Deputado Federal Mário Heringer (PDT/MG)          | 007; 008; 009                                                 |
| Deputado Federal Pompeo de Mattos (PDT/RS)        | 010                                                           |
| Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)                     | 011; 012; 013; 014; 015; 016;<br>017; 018; 019; 027; 028; 029 |
| Deputado Federal Bosco Costa (PL/SE)              | 020                                                           |
| Deputada Federal Rosana Valle (PSB/SP)            | 021                                                           |
| Senador Randolfe Rodrigues (REDE/AP)              | 022                                                           |
| Deputado Federal Mauro Lopes (MDB/MG)             | 023; 024; 025; 037                                            |
| Senador Jader Barbalho (MDB/PA)                   | 026                                                           |
| Senadora Mara Gabrilli (PSDB/SP)                  | 030; 031                                                      |
| Deputado Federal Vinicius Poit (NOVO/SP)          | 032; 033; 034                                                 |
| Deputado Federal Ronaldo Carletto (PP/BA)         | 035                                                           |
| Deputado Federal Felipe Carreras (PSB/PE)         | 036                                                           |
| Deputado Federal Da Vitoria (CIDADANIA/ES)        | 038                                                           |
| Deputado Federal Paulo Pimenta (PT/RS)            | 039; 040                                                      |
| Senador Rogério Carvalho (PT/SE)                  | 041; 042; 043; 044                                            |
| Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)         | 045                                                           |
| Deputado Federal Luizão Goulart (REPUBLICANOS/PR) | 046                                                           |

**TOTAL DE EMENDAS: 46**





[Página da matéria](#)



**MPV 906**  
**00001**

SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Lasier Martins

**EMENDA Nº — CMMPV**  
(à MPV nº 906, de 2019)

Dá nova redação ao § 4º do art. 24 da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, modificado pelo art. 1º da Medida Provisória nº 906, de 2019:

“Art. 1º.....

.....  
‘Art. 24. ....

.....  
§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser elaborado e aprovado até 12 de abril de 2022.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória nº 906, de 2019, muda regras e prazos relativos à efetivação do Plano de Mobilidade Urbana, para que os municípios que ainda não o tenham elaborado, o façam e o aprovem até o dia 12 de abril de 2021.

Embora seja a segunda mudança no prazo, uma vez que originalmente o prazo venceria em abril de 2015, tendo sido estendido pela MP 818/2018, a própria Exposição de Motivos indicou alto percentual de municípios que ainda não elaboraram seus Planos de Mobilidade.

Se considerar que ano que vem teremos eleições municipais, nos parece razoável a extensão do prazo por mais um ano, para que se finde em 12 de abril de 2022, de forma que os municípios tenham tempo hábil para tal regularização, pelo que solicito o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,

Senador LASIER MARTINS  
(PODEMOS-RS)



**MPV 906**  
**00002**

SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador **Lasier Martins**

**EMENDA Nº - CMMPV**

(à MPV nº 906, de 2019)

Dê-se a seguinte redação ao §8º do art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, incluído pelo art. 1º da Medida Provisória nº 906, de 2019:

“**Art. 1º** .....

‘**Art. 24** .....

§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º, os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana ficarão impedidos de receber recursos do Orçamento Geral da União consignados à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional até que seja cumprida a exigência prevista nesta Lei, ressalvada a hipótese de instrumentos de repasse já celebrados, ou que se destinem à própria elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. ’ ” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória nº 906, de 2019 traz uma importante inovação legislativa, ao promover a elaboração e aprovação de Planos de Mobilidade Urbana por parte dos municípios. Prevê, inclusive a proibição de receber recursos do Orçamento Geral da União oriundos do Ministério do Desenvolvimento Regional em caso de não cumprimento dessa exigência.

No entanto, da forma como redigido, o eventual bloqueio de recursos do MDR se dará também sobre aquelas verbas destinadas à elaboração do próprio Plano de Mobilidade Urbana, visto que se trata de item passível de ser contemplado por emendas parlamentares, conforme indica a ação orçamentária 10SR: Apoio à elaboração de planos de mobilidade urbana e de projetos de sistemas.

Sala da Comissão,

**Senador Lasier Martins**  
**(PODEMOS-RS)**

**EMENDA Nº - CM**  
**(à MPV nº 906, de 2019)**

Altera-se o § 1º do art. 24, contidas no art. 1º, da MPV nº 906, de 2019, com a seguinte redação:

“Art.1º.....

§ 1º Em Municípios com mais de trinta mil habitantes e em todos aqueles que integrem regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a um milhão de habitantes, deverá ser elaborado e aprovado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os seus planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana.

**JUSTIFICAÇÃO**

Congestionamentos de automóveis, superlotação de ônibus, trens e metrô são realidade em grandes cidades e fazem com que, normalmente, os problemas e soluções de mobilidade sejam direcionadas às grandes metrópoles. No entanto, cidades com menos de 100 mil habitantes, apesar de não enfrentarem essas mesmas dificuldades, também têm na mobilidade um gargalo para seu desenvolvimento, problema normalmente deixado de lado pelo Poder Público.

Nas cidades pequenas, os problemas de mobilidade não são menores, mas apenas diferentes. Enfrentam outros tipos de problema, a falta de acesso ao transporte público, o tempo de demora para chegar, a qualidade desse transporte, porque as frotas antiquadas das grandes cidades são vendidas para cidades pequenas.

Hoje, sabemos que os municípios têm dificuldade para elaborar seus Planos de Mobilidade. As prefeituras, de uma forma geral, têm dificuldades financeiras, operacionais e principalmente, técnicas, pois muitas prefeituras pequenas não têm corpo técnico capacitado.

Então, por acreditamos que devemos estabelecer essa obrigatoriedade aos municípios acima de trinta mil habitantes, que contamos com o apoio dos nossos pares e o acolhimento desta emenda.

Sala das Sessões,

Senador **OTTO ALENCAR**  
**PSD/BA**



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 906

00004 ETIQUETA

DATA  
/ /2019

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, de 2019

AUTOR  
**DEPUTADO** ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUÁRIO

TIPO  
1 ( ) SUPRESSIVA 2 ( ) SUBSTITUTIVA 3 (X) MODIFICATIVA 4 ( ) ADITIVA 5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Dê-se a seguinte redação ao §4º do art. 24, da Lei nº 12.587/2012, modificado pelo art. 1º da Medida Provisória nº 906, de 2019:

“Art. 24.....  
.....

§4º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser elaborado e aprovado de acordo com o cronograma apresentado a seguir:

| Faixa populacional | Número de municípios * | Prazo                       |
|--------------------|------------------------|-----------------------------|
| 20.001 a 50.000    | 1043                   | Até 12 de outubro de 2022   |
| 50.001 a 100.000   | 325                    | Até 12 de fevereiro de 2022 |
| 100.001 a 500.00   | 245                    | Até 12 de setembro de 2021  |
| 500.001 -          | 38                     | Até 12 de abril de 2021     |

.....” (NR)

JUSTIFICATIVA

A Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, prevê prazo para os municípios elaborarem o Plano de Mobilidade Urbana e não fez qualquer menção à necessidade de controles, como uma aprovação.

O texto da MP 906, de 2019, inclui mais um processo para a liberação de recursos orçamentários, que é a aprovação do plano.

É razoável supor que a necessidade de aprovação, agora com a exigência da chancela de instituições financeiras para avaliação de viabilidade e risco, envolva muito mais consultas e retificações no projeto, visando ao seu aperfeiçoamento e à sua adequação, exigindo mais tempo para a sua concreta finalização.

Por outro lado, a Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional (Semob) afirma que, até então, apenas 313 municípios brasileiros conseguiram elaborar seus planos, sendo 79% destes localizados na região sudeste, enquanto que 70,3% dos projetos não conseguiram ser aprovados. Esta dificuldade foi identificada apenas com a exigência da elaboração.

Neste sentido, a solução dada pela emenda vai ao encontro das dificuldades indicadas na pesquisa e busca uma melhor adequação à diversidade e ao desequilíbrio existente entre os municípios brasileiros. A proposta da emenda é vincular um marco temporal flexível de acordo com uma estratificação populacional das cidades, partindo da premissa de que quanto menor o município, mais desprovido de recursos e capacidades ele é, ainda que seu plano seja bem menos complexo do que o exigido para as grandes cidades. Municípios pequenos conta com inúmeras dificuldades com infraestrutura básica, como, por exemplo, acesso à internet, computadores, além de pessoal capacitado para entender normativos e desenvolver um projeto desta natureza.

\*<https://sidra.ibge.gov.br/Tabela/1290>

ASSINATURA



ASSINATURA

Brasília, de outubro de 2019.



CONGRESSO NACIONAL

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**MPV 906**

**00005** ETIQUETA

DATA  
/ /2019

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, de 2019**

AUTOR

**DEPUTADO** ANDRÉ FIGUEIREDO

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 ( ) SUPRESSIVA 2 ( ) SUBSTITUTIVA 3 (X) MODIFICATIVA 4 ( ) ADITIVA 5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Dê-se a seguinte redação ao §1º do art. 24, da Lei nº 12.587/2012, modificado pelo § 1º, art. 1º da Medida Provisória nº 906, de 2019:

“Art. 24. ....

.....

§ 1º Em Municípios com mais de vinte mil habitantes e em todos aqueles que integrem regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico, regiões turísticas com interesses comuns e aglomerações urbanas com população total superior a um milhão de habitantes, deverá ser elaborado e aprovado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os seus planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana.

.....” (NR)

**JUSTIFICATIVA**

A Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, prevê a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana apenas para municípios com mais de 20.000 habitantes, cidades que são obrigadas a apresentarem um plano diretor de acordo com a Lei nº 10257, de 2001.

O texto da MP 906, de 2019, passa a exigir, de forma muito apropriada, projetos de mobilidade para municípios com vínculos econômicos e sociais, integrados e conectados dinamicamente por atividades e relações compartilhadas.

A solução dada pela emenda vai ao encontro da exigência dada pelo Inciso IV, art. 41, da Lei nº 10257/2001, que estabelece critérios para a elaboração de Plano Diretor, incluindo regiões



turísticas, com interesses mútuos, como, por exemplo, algumas regiões vinícolas do sul do País, regiões serranas da Serra da Mantiqueira, municípios históricos de Minas Gerais, e muitas outras que possam ser identificadas neste contexto.

O turismo é uma importante fonte de renda e precisa ser melhor explorado e intensificado. Para isso, o governo precisa estimular soluções conjuntas que favoreçam o seu desenvolvimento, entre elas, a melhoria da malha viária e dos modais nos polos regionais que compartilhem interesses comuns.

ASSINATURA



ASSINATURA

Brasília, de outubro de 2019.

## **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, DE 2019**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

### **EMENDA Nº**

Dê-se ao § 4º do art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterado pelo art. 1º do Projeto a seguinte redação:

“Art. 24 .....  
.....  
§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser elaborado e aprovado até 12 de abril de 2024.  
.....”(NR)

### **JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda visa estender até o ano de 2024 o prazo para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana por parte dos Municípios obrigados a fazê-lo.

O ajuste é importante não somente pela complexidade envolvida na elaboração de plano de tamanha importância e impacto no município, mas também em atenção ao calendário eleitoral do País. O prazo proposto inicialmente coincide com o primeiro ano da gestão municipal 2021-2024. Não é razoável esperar que aqueles que assumirão as prefeituras terão, logo nos primeiros meses de mandato, condição de empreender a tarefa. Forçá-los, via comando legal, é condenar a população a contar com um Plano aquém do que poderia lhes ser oferecido caso os envolvidos tivessem o tempo adequado para construí-lo.

Pelo exposto rogo aos nobres Pares apoio para aprovação da emenda.

Sala da Comissão, em 26 de novembro de 2019.

Deputado HILDO ROCHA



CONGRESSO NACIONAL

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**MPV 906**

**000071**QUETA

DATA

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, de 2019**

AUTOR  
DEPUTADO **MÁRIO HERINGER**

Nº PRONTUÁRIO

**TIPO**

1 ( ) SUPRESSIVA    2 ( ) SUBSTITUTIVA    3 (X) MODIFICATIVA    4 ( ) ADITIVA    5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Dê-se ao art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, modificado pelo art. 1º da Medida Provisória nº 906, de 2019, a seguinte redação:

“Art. 24. ....

.....

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

.....” (NR)

**JUSTIFICATIVA**

Apresentamos a presente emenda, a fim de incluir os paraciclos (estacionamentos de bicicletas) no Plano de Mobilidade Urbana dos municípios, de forma a manter compatibilidade com o disposto no inciso III do mesmo art. 24, que trata da infraestrutura do sistema de mobilidade urbano, contemplando ciclovias e ciclofaixas, e estimular o uso da bicicleta como modal de transporte regular nas cidades brasileiras.

**ASSINATURA**

Brasília,        de novembro de 2019.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 906

000081 QUETA

DATA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, de 2019

AUTOR  
DEPUTADO MÁRIO HERINGER

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 ( ) SUPRESSIVA 2 ( ) SUBSTITUTIVA 3 ( ) MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Inclua-se, onde couber, art. na Medida Provisória nº 906, de 2019, com a seguinte redação:

“Art. x. O art. 23 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 23. ....  
.....

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

.....” (NR)

JUSTIFICATIVA

Apresentamos a presente emenda, a fim de incluir os paraciclos (estacionamentos de bicicletas) no Plano de Mobilidade Urbana dos municípios, de forma

a manter compatibilidade com o disposto no inciso III do art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que trata da infraestrutura do sistema de mobilidade urbano, contemplando ciclovias e ciclofaixas, e estimular o uso da bicicleta como modal de transporte regular nas cidades brasileiras.

**ASSINATURA**

Brasília,        de novembro de 2019.



CONGRESSO NACIONAL

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**MPV 906**

**00009** **ETIQUETA**

DATA

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, de 2019**

AUTOR  
DEPUTADO **MÁRIO HERINGER**

Nº PRONTUÁRIO

**TIPO**

1 ( ) SUPRESSIVA    2 ( ) SUBSTITUTIVA    3 ( ) MODIFICATIVA    4 ( X ) ADITIVA    5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Inclua-se, onde couber, art. na Medida Provisória nº 906, de 2019, com a seguinte redação:

“Art. x. O art. 37 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 37. ....  
.....

V - geração de tráfego e demanda por transporte público e estacionamento de veículos automotores;  
.....

**VIII – segurança pública.” (NR)**

**JUSTIFICATIVA**

O art. 37 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade, estabelece as

questões mínimas a serem analisadas no estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV) exigido por lei municipal para determinados tipos de empreendimentos e atividades. Entre essas questões encontra-se a análise da demanda por transporte público resultante da instalação vindoura.

Parece-nos evidente, todavia, que com uma frota nacional superior a 52 milhões de automóveis e 26 milhões de motocicletas, motonetas e ciclomotores , e registrando em média mais de 270 mil roubos/furtos de veículos por ano no País, a construção ou ampliação de empreendimentos que reúnem grande número de frequentadores em um mesmo período ou turno gera expressiva demanda não apenas por transporte público, mas, igualmente ou até mais, por estacionamento e segurança pública.

Para evitar que o impacto dessa demanda recaia direta e exclusivamente sobre a vizinhança, resultando em prejuízos a negócios previamente estabelecidos e comprometimento da qualidade ambiental e de vida do lugar, apresentamos a presente emenda, com o objetivo de incluir a análise da demanda por estacionamento e segurança pública entre os itens a serem obrigatoriamente averiguados pelos estudos de impacto de vizinhança.

Entendemos que se trata de atualização legislativa imprescindível à preservação da qualidade ambiental das cidades brasileiras em detrimento da expansão aleatória, mal planejada e danosa de empreendimentos e atividades aglutinadores de grande público.

**ASSINATURA**

Brasília,        de novembro de 2019.



CONGRESSO NACIONAL

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**MPV 906**

**000101** ETIQUETA

DATA  
26/11/2019

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, de 2019**

AUTOR  
DEPUTADO POMPEO DE MATTOS

Nº PRONTUÁRIO

**TIPO**

1 ( ) SUPRESSIVA    2 ( ) SUBSTITUTIVA    3 ( ) MODIFICATIVA    4 (X) ADITIVA    5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Inclua-se o inciso VIII ao art. 16 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012:

“Art. 16. ....

.....

VIII – direcionar recursos federais para elaboração de Plano de Mobilidade para Municípios abaixo de 100 mil habitantes, com alto índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de mortos no trânsito por grupos de veículos e que possuem menos recursos.

.....” (NR)

**JUSTIFICATIVA**

A elaboração dos Planos de Mobilidade, de Municípios abaixo de 100 mil habitantes, será por convênio entre União e municípios. Estes devem demonstrar a necessidade do Plano Municipal de Mobilidade. A prioridade dos recursos federais será para elaboração de Planos Municipais de Mobilidade para Municípios abaixo de 100 mil habitantes, já existentes, conforme previstos no artigo 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Também podem ser prioritários Municípios, abaixo de 100 mil habitantes, com alto índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de mortos no trânsito por grupos de veículos e que possuem menos recursos, já que os impactos do transporte de carga e falta de transporte coletivo podem aumentar o número de morte e sequelas no trânsito, que sobrecarregam o sistema municipal de saúde.

Os Plano Municipais de Mobilidade poderiam ser alinhados ao Plano Nacional de Redução de Mortes, Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018 ([http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2018/Lei/L13614.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13614.htm))

A prioridade governamental não devem ser apenas as potências nacionais, capazes de se



autofinanciar. A prioridade é o estímulo para o desenvolvimento e crescimento dos Municípios de pequeno porte, já que a mobilidade urbana desenvolve todos os setores e proporciona acesso aos direitos previstos na constituição.

**POMPEO DE MATTOS**  
**DEPUTADO FEDERAL/RS**  
Vice-líder PDT



**SENADO FEDERAL**

**EMENDA nº - CM  
(à MPV nº 906, de 2019)**

**Inclua-se no artigo 1º da Medida Provisória 906, de 2019, uma alteração no artigo 23 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2019, com a seguinte redação:**

Art. 1º - A Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012 passa a vigorar com a seguinte alterações:

Art. 23 - .....

.....

X – estabelecimento de mecanismo de financiamento do transporte público coletivo urbano e de caráter urbano mediante um fundo interfederativo destinado a redução das tarifas pagas pela população brasileira.

Parágrafo único - Na aplicação do teor do inciso V relativo aos estacionamentos de uso público e privado e de vagas públicas, com pagamento pela sua utilização, caberá ao poder público responsável destinar parte da receita auferida ao fundo previsto no inciso X, mediante o estabelecimento de taxas específicas.

## **JUSTIFICATIVA**

O transporte público coletivo urbano, definido na Constituição Federal como direito social (Art. 6º) e como serviço essencial (Art. 30, inciso V), e objeto da Lei nº 12.587, de 2012, enfrenta uma crise sem precedentes, caracterizada pela constante perda de passageiros em razão do alto preço das tarifas e pela falta uma política pública que o priorize em relação aos meios de transporte individuais.

A inércia do poder público em ter um de planejamento adequado às necessidades da população, tem resultado em diversas externalidades negativas que contribuem para a degradação desse serviço público, como o crescimento do transporte ilegal, dos congestionamentos no trânsito das cidades, e da falta de investimento em infraestrutura.

Na verdade, percebe-se uma falta de articulação política dos governos federal,



## SENADO FEDERAL

estaduais e/ou municipais para efetiva prestação deste serviço essencial para mobilidade urbana.

O resultado desastroso desse cenário são os milhões de brasileiros que não conseguem ter acesso aos serviços de transporte público coletivo de suas cidades devido a falta de capacidade financeira para pagar a tarifa, ou seja, a passagem está cara para esses brasileiros, que dependem diariamente desse serviço para os seus deslocamentos.

No dia 16 de setembro de 2019, a Comissão de Infraestrutura do Senado Federal realizou uma audiência pública para discutir as propostas para melhoria do transporte público urbano. Na ocasião o Ministério do Desenvolvimento Regional realizou uma apresentação sobre a redução das tarifas do transporte público coletivo e defendeu a criação de um Fundo Nacional de Transporte Público Coletivo, com objetivo de permitir barateamento da tarifas para população brasileira.

Dessa forma, propomos a presente emenda visando o estabelecimento de um fundo interfederativo destinado a redução das tarifas pagas pela população brasileira, bem como que parte da arrecadação dos valores com estacionamentos públicos e privados, inclusive de vagas públicas, sejam destinados a esse fundo, que certamente beneficiará os usuários do transporte público coletivo nas cidades, principalmente os mais carentes.

Sala das Comissões, 25 de novembro de 2019.

Senador **ACIR GURGACZ**

**PDT/RO**



**SENADO FEDERAL**

**EMENDA nº - CM  
(à MPV nº 906, de 2019)**

**Inclua-se no artigo 1º da Medida Provisória 906, de 2019, alterações nos artigo 6º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2019, com as seguintes redações:**

“Art. 1º - A Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012 passa a vigorar com a seguinte alterações:

.....

“ Art. 6º - .....

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo:

- a- estruturadores do território urbano;
- b- indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- c- de corredores exclusivos em vias urbanas;
- d- de faixas preferenciais em vias urbanas;

.....

IX – tratamento tributário diferenciado que beneficie o usuário do transporte público coletivo de passageiros, mediante redução dos custos dos tributos sobre os serviços.

X – recuperação dos investimentos realizados em infraestrutura de transporte público coletivo de passageiros que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos, mediante instituição de contribuição de melhoria. “

**JUSTIFICATIVA**

Decorrido sete anos da sanção da Lei nº 12.587/2012, constata-se a necessidade de revisar a presente lei, de forma de adequá-la a realidade das cidades quanto a mobilidade urbana.



## SENADO FEDERAL

Considerando o número crescente de veículos nas cidades, o que tem gerado o aumento acentuado de congestionamentos das vias urbanas, prejudicando assim a mobilidade das pessoas, é importante priorizar projetos de melhorar a mobilidade urbana, como os projetos de corredores exclusivos e de faixa preferenciais destinadas ao transporte público coletivo.

Além disso, há necessidade de estabelecer uma diretriz que permita estabelecer uma política tributária que beneficie o usuário do transporte público coletivo, mediante incentivos fiscais que resultem em uma tarifa mais módica pelo serviço público prestado, ou seja, uma passagem mais barata para aquele que utiliza o transporte público.

Outra diretriz necessária a ser inserida na Política Nacional de Mobilidade Urbana é a que permita o poder público recuperar os investimentos realizados em infraestrutura para transporte público coletivo que tenham resultado na valorização de imóveis privados nas áreas urbanas.

Dessa forma a presente emenda permitirá que o poder público possa aprimorar a política de mobilidade urbana de sua cidade.

Sala das Comissões, 25 de novembro de 2019.

Senador **ACIR GURGACZ**

**PDT/RO**



**SENADO FEDERAL**

**EMENDA nº - CM  
(à MPV nº 906, de 2019)**

**Inclua-se no artigo 1º da Medida Provisória 906, de 2019, alterações nos artigo 8º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2019, com as seguintes redações:**

*Art. 1º - A Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012 passa a vigorar com a seguinte alterações:*

.....

*“ Art. 8º - .....*

.....

*§ 4º A concessão de novos 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.*

*§ 5º A concessão de benefícios tarifários nos serviços de transporte público coletivo, sempre que possível, deve considerar a capacidade econômica e financeira dos usuários beneficiados, visando atender aqueles que realmente necessitem da assistência social do poder público.*

*§ 6º Os atuais benefícios tarifários serão revistos no prazo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta lei, com objetivo de se adequarem ao teor expresso nos § 4º e 5º.*



SENADO FEDERAL

## JUSTIFICATIVA

Decorrido sete anos da sanção da Lei nº 12.587/2012, constata-se a necessidade de revisar a presente lei, de forma de adequá-la a realidade das cidades quanto a mobilidade urbana.

Considerando que a maioria dos usuários do transporte público coletivo urbano são pessoas de baixo poder aquisitivo, e dessa forma encontram dificuldades para o pagamento da tarifa desse serviço público, há a necessidade de revisarmos a política tarifária definida na Lei de Mobilidade Urbana, principalmente em relação aos benefícios tarifários concedidos para determinadas categorias de usuários, mais conhecidas como gratuidades.

No custeio da gratuidade no transporte público é importante observar que a tarifa desse serviço público é o resultado do seu custo dividido pelo número de usuários pagantes. Assim quanto maior o número de usuários beneficiados pelo passe livre, menor será o número de pagantes e consequentemente, maior vai ser o valor da tarifa.

Para cada um real gasto com passagem de ônibus, trens e metros, 19 centavos são destinados ao custeio dessas gratuidades.

Na verdade, estamos vivendo uma grande injustiça social onde pessoas menos favorecidas da sociedade e que utilizam o transporte público todos os dias são obrigadas a financiar uma política de assistência social que é de responsabilidade do Poder Público

Se verificarmos a Constituição Federal, vamos observar que “*assistência social deve ser prestada para aquele que dela necessitar*” (Art. 203) e como faz parte da seguridade social, medidas de assistência social devem ser financiadas pelo orçamento público (Art. 195).



## SENADO FEDERAL

Assim a presente emenda não visa proibir as gratuidades nos serviços transporte público coletivo, e sim estabelecer que as novas gratuidades sejam custeadas com recursos públicos e não mais pelos usuários do sistema de transporte público coletivo, bem como, ao conceder a gratuidade, o poder público esteja atento a condição financeira do usuário beneficiado, como forma de beneficiar aquele usuário que realmente precisa de assistência e proteção do Estado.

Dessa forma, contamos com o apoio dos nobres pares para que possamos realizar a verdadeira justiça social com os usuários do transporte público coletivo nas cidades, principalmente com os mais carentes da sociedade, desobrigando-os definitivamente de ônus indevido quanto ao custeio de uma política social do Estado Brasileiro.

Sala das Comissões, 25 de novembro de 2019.

Senador **ACIR GURGACZ**

**PDT/RO**





**MPV 906  
00014**

SENADO FEDERAL

## **EMENDA Nº - CM**

(à MPV nº 906, de 2019)

Inclua-se onde couber, na MPV nº 906, de 19 de dezembro de 2019, o seguinte artigo:

“**Art.** Ficam revogados os artigos 4º, 5º e 6º da Lei nº 12.996, de 18 de junho de 2014.”

## **JUSTIFICAÇÃO**

As alterações propostas visam a contribuir para o aprimoramento do marco legal do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Sala das Comissões, 26 de novembro de 2019.

Senador **ACIR GURGACZ**

**PDT/RO**



**MPV 906  
00015**

SENADO FEDERAL

**EMENDA Nº - CM**  
(à MPV nº 906, de 2019)

Inclua-se onde couber, na MPV nº 906, de 19 de dezembro de 2019, o seguinte artigo:

“**Art.** Ficam revogados os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

- I – alínea “e” do inciso V do artigo 13;
- II – alínea “j” do inciso II do artigo 14;
- III – inciso VII do artigo 26;
- IV – artigos 47-A, 47-B e 47-C.”

**JUSTIFICAÇÃO**

A emenda proposta visa a contribuir para o aprimoramento do marco legal do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Sala das Comissões, 26 de novembro de 2019.

Senador **ACIR GURGACZ**

**PDT/RO**



**MPV 906**  
**00016**

SENADO FEDERAL

**EMENDA Nº - CM**  
(à MPV nº 906, de 2019)

Inclua-se onde couber, na MPV nº 906, de 19 de dezembro de 2019, o seguinte artigo:

**“Art.** A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

**“Art. 14.....**  
.....

..

IV

-

.....  
a) o transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros;

.....” (NR)”

**“Art. 26.....**

I - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

.....” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A emenda proposta visa a contribuir para o aprimoramento do marco legal do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Sala das Comissões, 26 de novembro de 2019.

Senador **ACIR GURGACZ**  
**PDT/RO**



SENADO FEDERAL

**EMENDA Nº - CM**

(à MPV nº 906, de 2019)

Inclua-se onde couber, na MPV nº 906, de 19 de dezembro de 2019, o seguinte artigo:

**“Art.** Em 24 meses, a contar da publicação desta lei, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) elaborará um plano de outorga dos serviços de transporte coletivo interestadual de passageiros, para ser implantado no prazo de 96 (noventa e seis) meses, observada a ampla participação popular, nos termos do artigo 9º da Lei nº 13.848 de 25 de junho de 2019.

§ 1º A implantação do Plano de Outorgas será feita em etapas anuais.

§ 2º Em cada etapa anual deverão ser implantadas quantidades equivalentes de mercados, cujos tamanhos serão aferidos pela média dos últimos cinco anos da quantidade de passageiros transportados multiplicada pela quilometragem percorrida.

§ 3º O Plano de Outorgas não poderá prever a celebração de contratos com períodos inferiores a vinte anos.

§ 4º Nas fases de elaboração e implantação do Plano de Outorgas, os mercados existentes na data de publicação desta Lei permanecerão autorizados aos seus atuais operadores, nas condições do artigo 49 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, até a data de sua definitiva adjudicação, nos termos do *caput*, observadas, nesse período, as causas extintivas dos incisos II, IV, V e VI do artigo 35 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.



## SENADO FEDERAL

§ 5º Os mercados atualmente sem atendimento ou que venham necessitar de atendimento na fase de elaboração prevista no *caput*, deverão integrar a primeira etapa de implantação do plano de outorgas.”

### JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas visam a contribuir para o aprimoramento do marco legal do transporte rodoviário interestadual de passageiros.

Sala das Comissões, 26 de novembro de 2019.

Senador **ACIR GURGACZ**

**PDT/RO**



SENADO FEDERAL

**EMENDA Nº - CM**  
(à MPV nº 906, de 2019)

Incluam-se onde couber, no art. 1º da MPV nº 906, de 19 de dezembro de 2019, as seguintes alterações na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012:

**“Art. 4º.....**

.....

XIV - transporte público regular rodoviário coletivo interestadual de passageiros: o que transpõe os limites de Estado e do Distrito Federal, aberto ao público em geral, mediante pagamento individualizado de tarifa, ofertado em determinado itinerário e frequência mínima;

XV - transporte público regular rodoviário coletivo internacional de passageiros: o que transpõe as fronteiras nacionais.” (NR)

**“Art. 16.....**

.....

VIII - prestar, diretamente ou por delegação, por meio de permissão a título precário, mediante licitação, da prestação do transporte público regular rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, feita pela União à pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco, por prazo determinado.” (NR)

**“Art. 26-A.** As atuais linhas e seções do transporte público regular coletivo interestadual e internacional de passageiros outorgadas por autorizações concedidas com base na Lei 12.996, de 18 de junho de 2014 e em regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) deverão continuar sua operação, até que, por meio de processo licitatório, sejam celebrados os contratos de permissão e iniciada a efetiva operação dos serviços que irão suceder os ora autorizados, visando a não descontinuidade do serviço público.”



SENADO FEDERAL

## **JUSTIFICAÇÃO**

As alterações propostas visam a contribuir para um novo marco legal do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Sala das Comissões, 26 de novembro de 2019.

Senador **ACIR GURGACZ**

**PDT/RO**



**MPV 906  
00019**

SENADO FEDERAL

**EMENDA nº - CM  
(à MPV nº 906 de 2019)**

Inclua-se onde couber, na MPV nº 906, de 19 de novembro de 2019, o seguinte artigo:

“Art. O art 47-B da Lei nº 12.996, de 18 de junho de 2014, passa a ter a seguinte redação:

Art. 47-B. Não haverá limite para o número de autorizações para o serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, salvo no caso de inviabilidade operacional, técnica e econômica.

§ 1º Entende-se como inviabilidade operacional quando a demanda de passageiros for menor que o mínimo necessário para a remuneração do operador.

§ 2º A ANTT calculará, trimestralmente, o custo de operação por quilômetro e divulgará a demanda mínima a que se refere o parágrafo primeiro.

## **JUSTIFICATIVA**

As alterações propostas visam a contribuir para o aprimoramento do marco legal do transporte rodoviário interestadual de passageiros.

Sala das Comissões, 26 de novembro de 2019.

Senador **ACIR GURGACZ**

**PDT/RO**



## **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, DE 2019**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

### **EMENDA Nº**

Acrescente-se ao art. 1º da Proposição a seguinte alteração à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012:

“Art. 15. ....

.....

Parágrafo único. A instalação de controladores eletrônicos de velocidade em rodovias, dentro do perímetro urbano assim definido no plano diretor municipal, quando demandada pela população pelos meios mencionados no *caput*, deverá ser priorizada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, devendo ser apresentado planejamento para implantação ou justificação para não atendimento da demanda.” (NR)

### **JUSTIFICAÇÃO**

Um dos grandes desafios impostos pela expansão rodoviária é a harmonização do tráfego das estradas e o desenvolvimento urbano. Os conflitos entre rodovias e o perímetro urbano configuram questão complexa e de difícil solução.

Nesse contexto, a visão de quem convive com o problema é, sem dúvida, a fonte mais confiável de informações sobre quais as alternativas para se atuar visando a diminuir as ocorrências de acidentes nas rodovias que atravessam os municípios. Aqueles que convivem dia-a-dia com os perigos do tráfego de veículos das estradas são os que melhor podem diagnosticar os pontos críticos desse conflito.

Assim, nossa proposta é que os instrumentos de participação da sociedade civil já previstos na Política Nacional de Mobilidade Urbana sejam utilizados para a definição dos pontos onde devam ser instalados medidores eletrônicos de velocidade. A medida não somente desonerará as autoridades de aprofundar estudos sobre os pontos críticos das rodovias onde os equipamentos precisam ser instalados, mas também fará com que essa decisão seja mais precisa, uma vez que contará com a percepção do cidadão que tem contato diário com aquela realidade.

Se ainda assim, algum impedimento de ordem técnica se impuser à instalação demandada, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, justificadamente, não teria sua atuação vinculada, conservando sua autonomia para administrar a rodovia.

Pelo exposto, conto com o apoio dos nobres Pares para aprovação da emenda.

Sala da Comissão, em        de        de 2019.

Deputado BOSCO COSTA

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906/2019**

*Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.*

**EMENDA ADITIVA Nº**

A Medida Provisória em epígrafe fica acrescida do Art. 2º com a seguinte redação, renumerando-se os demais:

**Art. 2º** O art. 5º da Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012 passa a vigorar acrescido de parágrafo único, com a seguinte redação:

“Art. 5º .....

**IX - .....**

***Parágrafo único. o Modal Metroferroviário terá prevalência na obtenção de recursos públicos ou privados para sua implantação e expansão no transporte de pessoas e cargas, em regiões metropolitanas e ligações regionais entre Municípios e Estados, sendo considerado modal troncal de mobilidade, e os demais, alimentadores, conforme o conceito de transporte multimodal/intermodal e rede integrada de transportes.”***

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente Emenda tem por objetivo estimular o crescimento do montante de recursos financeiros e orçamentários para implantação e expansão da malha metroferroviária no Brasil, como já acontece em países com maior IDH. Vale registrar que o modal ferroviário tem enorme vantagem em termos ambientais, capacidade de transporte e segurança, comparativamente ao modal, hoje prioritário no Brasil, para o transporte de pessoas e cargas que é o “rodoviário”.

Pelo exposto, conto com o apoio dos nobres pares para aprovação da emenda em epígrafe.

Sala das Sessões, em     de     de 2019

**Deputada Rosana Valle**  
**PSB/SP**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906 DE 01 DE OUTUBRO DE 2019**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

**EMENDA ADITIVA Nº de 2019 - CM**

Acrescenta-se, ao art. 1º da MPV 906/2019, o art. 24-A da Lei nº 12.587/2012, passando a ter a seguinte redação:

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 24 .....

Art. 24-A. Os Municípios que elaborarem o Plano de Mobilidade Urbana terão prioridade na obtenção de recursos do Orçamento Geral da União destinados ao investimento em mobilidade urbana. (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Criado pela Lei de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, o Plano de Mobilidade Urbana deve contemplar assuntos como transporte público coletivo, circulação viária, acessibilidade para pessoas com deficiência, integração do transporte público com o privado e os não motorizados, e estacionamentos na cidade, entre outros.

A MPV 906/2019 altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para alterar as categorias de municípios obrigados a provar o Plano de Mobilidade Urbana e estender o prazo de elaboração e aprovação do Plano até 12 de abril de 2021.

O referido normativo estabelece ainda que os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana até 21 de abril de 2021 ficarão impedidos de receber recursos do Orçamento Geral da União consignados à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional até que seja cumprida a exigência, ressalvada a hipótese de instrumentos de repasse já celebrados.

Segundo pesquisa realizada pela a Confederação Nacional de Municípios<sup>1</sup>, em 2015, apenas 7% dos Municípios possuíam o Plano Municipal de Mobilidade, sendo que 60% não o fizeram por falta de recursos técnicos ou financeiros. Em outras palavras, há dificuldades institucionais enfrentadas pelos Municípios que os impedem de elaborar o Plano de Mobilidade Urbana, como a indisponibilidade de recursos financeiros e a carência de recursos humanos capacitados.

Portanto, por essas razões, entendemos necessária a presente emenda, a fim de recompensar os Municípios que, mesmo com dificuldades, elaborarem tempestivamente o Plano de Mobilidade Urbana, dando-lhes prioridade no recebimento de recursos orçamentários federais para investimento em mobilidade urbana.

Sala das Comissões,

**Senador Randolfe Rodrigues**  
**REDE/AP**

---

1

<https://www.cnm.org.br/cms/biblioteca/Desafios%20na%20elabora%20%E7%E3o%20dos%20planos%20de%20mobilidade%20municipais.pdf>

**EMENDA nº - CM**

**(à MPV nº 906, de 2019)**

**Inclua-se no artigo 1º da Medida Provisória 906, de 2019, alterações nos artigos 11-A, 11-B e 22 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2019, com as seguintes redações:**

Art. 1º - A Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012 passa a vigorar com a seguinte alteração:

.....  
Art. 11-A - .....

*§ 1º - Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar o teor da presente lei, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, as regulações locais referente aos serviços de transporte público disponibilizados à população e as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:*

*I - efetiva cobrança de tributos e contribuições municipais devidos pela prestação do serviço, inclusive pela utilização do uso do viário urbano e visando a redução das tarifas dos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, nos termos do artigo 23, inciso III.*

*IV – planejamento e dimensionamento da frota de veículos integrante do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em consonância com a capacidade do sistema viário local não podendo exceder a frota do serviço de utilidade pública de transporte individual de passageiros previsto no artigo 12.*

*V – garantia da sustentabilidade econômica e financeira da rede de transporte público coletivo de passageiros nos termos do inciso VIII do artigo 6°.*

*VI – não permitir a utilização de veículos de transporte coletivo, com capacidade superior a 7(sete) passageiros, incluído o motorista, tais como:*

*a – ônibus;*

*b – micro-ônibus;*

*c – vans;*

*d – utilitários*

*VII – adoção de padrões de identificação visual para os veículos empregados no serviço de transporte remunerado individual de passageiros por aplicativos;*

*VIII – garantir a acessibilidade de pessoas portadoras de mobilidade reduzida ou com deficiência física, mediante a oferta de veículos adaptados correspondente a 20% da frota de veículos operantes na localidade.*

*§ 2° - A contribuição incidente sobre o transporte remunerado privado individual previsto no inciso I para redução da tarifa dos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano será destinada a um fundo específico instituído por lei complementar.*

*Art. 11-B - .....*

*VI – submeter a exame toxicológico visando aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e que deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias.*

*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 responsável caracterizará transporte ilegal de passageiros, cabendo ao poder público adoção de medidas coercitivas para repressão da atividade ilegal.*

*Art. 22 - .....*

.....

*Parágrafo único – Na fiscalização e no combate ao transporte ilegal de passageiros, conforme previsto no inciso VII, o poder público poderá estabelecer multas e sanções administrativas de apreensão e recolhimento do veículo.*

### **Justificativa**

Em 2018, foi sancionada a Lei 13.640, de 26 de março de 2018, que alterou a Lei 12.587/2012, regulamentando o transporte remunerado individual de passageiros por meio de aplicativos, e desde então tem se constatado um aumento significativo de automóveis nas ruas brasileiras, face a oferta de desse serviço prestados por empresas privadas de aplicativos.

Além disso, tem se observado vários questionamentos, principalmente perante o poder judiciário, quanto as regulamentações realizadas por alguns Municípios a respeito, com base nas alterações da Lei de Mobilidade Urbana, decorrentes da Lei nº 13.640/2018.

Nas ações formuladas perante o poder judiciário, tem se constatado que algumas empresas operadoras de aplicativos alegam o direito de ofertar o serviço em ambiente de livre mercado, sem qualquer fiscalização por parte do poder público.

Independente desse cenário, há registro atos de violência praticados por motoristas do transporte remunerado individual de passageiros por aplicativos contra passageiros, com destaque para o caso ocorrido no início do mês de novembro, onde três mulheres de um grupo de teatro foram agredidas por um motorista de serviço de transporte por aplicativos na cidade de São Paulo.

Outro fato preocupante na prestação desses serviços de transporte remunerado individual de passageiros, são os relatos de recusa no transporte de pessoas portadora de deficiência física ou com mobilidade reduzida, divulgados na imprensa.

Diante de tais fatos, cabe ao legislador, quando necessário, promover a revisão da norma legal visando adequá-la as necessidades da sociedade, principalmente quando atentam contra o direito de ir e vir e a segurança da população.



Assim contamos com o apoio dos ilustres legisladores a presente emenda.

Sala das Sessões \_\_\_\_ de novembro de 2019

**Deputado Federal MAURO LOPES**

**(MDB/MG)**

**EMENDA nº - CM  
(à MPV nº 906, de 2019)**

**Inclua-se no artigo 1º da Medida Provisória 906, de 2019, alterações nos artigos 9º e 10 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2019, com as seguintes redações:**

Art. 1º - A Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012 passa a vigorar com a seguinte alterações:

*“Art. 9º - O regime econômico e financeiro da concessão, da permissão e da concessão patrocinada 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.*

.....  
Art. 10 - .....

*III – repartição dos riscos entre as partes, inclusive os referentes a caso fortuito, força maior, fato príncipe e álea econômica extraordinária;*

.....  
*VI – caracterização da inadimplência do poder concedente, os modos e o prazo de regularização e, quando houver, a forma de acionamento da garantia.*

*§ 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.*

*§ 2º - Para instituição do subsídio tarifário conforme previsto no parágrafo anterior serão utilizadas as garantias expressas no artigo 8º da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, pelo poder público responsável pela contratação visando assegurar a regularidade e a continuidade da subvenção pública estabelecida.”*

### **Justificativa**

A Lei 12.587, de 2012 é um marco na legislação brasileira, principalmente ao estabelecer princípios, diretrizes e normas visando a melhoria da mobilidade das pessoas nas cidades brasileiras, principalmente na utilização do transporte público coletivo.

A atual legislação admite que a delegação dos serviços de transporte público coletivo pelo poder público à iniciativa privada seja realizada mediante os instrumentos contratuais da concessão e permissão.

Com o crescimento e o desenvolvimento das cidades tem se observado a necessidade de melhorar o planejamento urbano, trazendo reflexos significativos nos serviços de transporte público coletivo.

Esses reflexos traduzem na otimização das redes de transporte do município, e por muitas vezes a ampliação da oferta ou a diferenciação do serviço disponibilizado à população, inclusive em níveis diferenciados, como é caso da adoção de sistemas de Bus Rapid Transit (BRT) em algumas capitais brasileiras.

As mudanças neste cenário do transporte público coletivo nas cidades, exige que a delegação do poder público aos concessionários seja realizada por instrumentos contratuais mais adequados, que sejam mais eficientes e disponham claramente os direitos e obrigações das partes envolvidas.

Assim há necessidade que atual legislação seja adequada a esta nova realidade que está ocorrendo no transporte público coletivo nas cidades, adotando o instrumento contratual da “concessão patrocinada”.

Este tipo de concessão permite uma contraprestação do parceiro público ao parceiro privado na composição da tarifa paga pelo usuário, conforme previsto na Lei nº 11.979, de 30 de dezembro de 2004.

Para que o poder público adote esta modalidade de contratação, é necessário que sejam observadas algumas diretrizes a respeito, as quais estão sendo propostas para inclusão no artigo 10.

Por fim, torna-se necessário estabelecer o cumprimento de garantias no caso de subsídio tarifário, visando manter a continuidade e regularidade do recurso financeiro alocado, evitando qualquer contra tempo que possa prejudicar os usuários do sistema de transporte público.

Sala da Comissão,      de novembro de 2019

**Deputado Federal MAURO LOPES**

**(MDB-MG)**

**EMENDA nº - CM  
(à MPV nº 906, de 2019)**

**Inclua-se no artigo 1º da Medida Provisória 906, de 2019, uma alteração no artigo 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2019, com a seguinte redação:**

Art. 1º - A Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012 passa a vigorar com a seguinte alterações:

Art. 4º - .....

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em redes legais, devidamente registradas em órgãos públicos afetos.

.....  
Parágrafo único – As viagens previstas no inciso X poderão ser realizadas para o atendimento de uma ou mais pessoas, mediante pagamento único pelo serviço de transporte.

**Justificativa**

A Lei 12.587, de 2012 instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, cujo objetivo é contribuir para o acesso universal à cidade, estabelecendo as condições para os deslocamentos das pessoas e bens, priorizando os sistemas de transporte público colocados à disposição da sociedade.

Em 2018, foi sancionada a Lei 13.640 que alterou a Lei 12.587/2012 que regulamentou o transporte remunerado individual de passageiros por meio de aplicativos e desde então tem se constatado um aumento significativo de automóveis nas ruas brasileiras devido a oferta de serviço prestados por empresas privadas de aplicativos.

Além disso, tem se observado vários questionamentos, principalmente perante o poder judiciário, com relação a aplicação dessas alterações introduzidas na Lei de Mobilidade Urbana, seja quanto as regulamentações realizadas pelos Municípios seja quanto a essência do termo “*viagens compartilhadas*”.

Nas cidades de Belo Horizonte (MG) e São Paulo (SP) tem se observado que empresas operadoras de aplicativos estão oferecendo serviços de transporte coletivo de passageiros à população sob o rótulo de viagens compartilhadas.

Essa interpretação equivocada deriva de uma falha constante no atual texto legal, uma vez que o legislador ao definir o transporte remunerado privado individual de passageiros, estabeleceu que essa modalidade destina-se a realização de viagens individuais ou compartilhadas.

É notório que viagem compartilhada, a qual significa viagem realizada por mais pessoas, difere de viagem individualizada, e assim sendo não poderia estar consignada no texto legal, o que tem gerado questionamentos e embates da sociedade civil com o poder público.

Dessa forma, há a necessidade de correção no texto legal, visando atender requisitos de cunho técnico e legal, conforme preceituado na Lei Complementar nº 95/1998, suprimindo imperfeições que podem ocasionar interpretação dúbias na aplicação da lei.

Além disso, acreditamos ser necessário esclarecer que o serviço de transporte remunerado individual de passageiros poderá atender uma ou mais pessoas, desde que o pagamento por essa viagem seja unitário, e assim não caracterizando uma viagem coletiva.

Certos do alcance da presente emenda, contamos com o apoio dos ilustres pares para aprovação da mesma.

Sala das Comissões, \_\_\_\_ de novembro de 2019.

**Deputado Federal MAURO LOPES**

**(MDB/MG)**



**EMENDA Nº - CMMPV**  
(à MPV nº 906, de 2019)

Dê-se ao § 4º do Art. 24, da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, modificado pelo Art. 1º da Medida Provisória nº 906, de 2019, a seguinte redação:

“Art. 24.....

.....

§ 4º O Poder Executivo da União fornecerá apoio financeiro aos municípios para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, cuja aprovação deverá ocorrer até 12 de abril de 2022. (NR)”

**JUSTIFICAÇÃO**

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelece que todos os municípios acima de 20 mil habitantes têm que elaborar o Plano de Mobilidade Urbana. O prazo para que isso acontecesse era até 2015, sob pena dos municípios ficarem impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana.

Com a edição da Medida Provisória nº906, de 2019, o Governo Federal alterou as categorias de municípios que estão obrigados a apresentar e aprovar o Plano de Mobilidade Urbana e estendeu o prazo de elaboração e aprovação do plano até 12 de abril de 2021.

O Plano de Mobilidade Urbana é instrumento norteador de planejamento de curto, médio e longo prazo que visa a melhoria da mobilidade urbana do município. Sua elaboração requer a contratação de equipe técnica qualificada para atender as exigências da Lei, o que gera custos ao poder público municipal.



## **SENADO FEDERAL**

**Gabinete do Senador JADER BARBALHO (MDB/PA)**

Até hoje, segundo levantamento feito junto à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional, apenas 313 municípios em todo Brasil comunicaram a elaboração e aprovação dos seus respectivos planos.

Como a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana é muito cara, o maior entrave encontrado pelos municípios para elaborarem seus planos é a falta de dinheiro.

Portanto, é preciso que o atual Governo Federal corrija esse problema, que não foi resolvido pelos governos anteriores, e libere recursos para que as prefeituras possam elaborar seus Planos de Mobilidade Urbana, bem como estenda a vigência da Lei nº 12.587/2012, até o ano de 2022.

Só assim será possível fazer com que os municípios atendam às exigências da vigente lei, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Sala da Comissão,

Senador JADER BARBALHO





**MPV 906  
00027**

SENADO FEDERAL

**EMENDA Nº - CM**

(à MPV nº 906, de 2019)

Inclua-se onde couber na MPV nº 906, de 2019, o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a seguinte alteração:

‘**Art. 47-B.** Não haverá limite para o número de autorizações para o serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, salvo no caso de inviabilidade operacional, técnica e econômica.’ (NR)”

**JUSTIFICAÇÃO**

A emenda proposta visa a contribuir para o aperfeiçoamento do marco legal do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Sala das Comissões, 25 de novembro de 2019.

Senador **ACIR GURGACZ**

**PDT/RO**



**MPV 906  
00028**

SENADO FEDERAL

**EMENDA Nº - CM**

(à MPV nº 906, de 2019)

Inclua-se onde couber na MPV nº 906, de 2019, o seguinte artigo:

“**Art.** Fica revogado o § 3º do art. 77 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.”

**JUSTIFICAÇÃO**

A emenda proposta visa a contribuir para o aperfeiçoamento do marco legal do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Sala das Comissões, 26 de novembro de 2019.

Senador **ACIR GURGACZ**

**PDT/RO**



SENADO FEDERAL

**EMENDA Nº - CM**  
(à MPV nº 906, de 2019)

Acrescente-se à Medida Provisória nº 906, de 2019, os seguintes arts. 3º ao 5º, renumerando-se o atual art. 3º como art. 6º, e dê-se a seguinte redação ao seu art. 1º:

**“Art. 1º** A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

**‘Art. 4º** .....

.....

XIV – serviço de compartilhamento de veículos de mobilidade individual: serviço, remunerado ou não, de compartilhamento de bicicletas, bicicletas elétricas e veículos de mobilidade individual autopropelidos, para a realização de viagens individualizadas.’ (NR)

**‘Art. 11-C.** Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regular e fiscalizar os serviços de compartilhamento veículos de mobilidade individual previstos no inciso XIV do art. 4º desta Lei no âmbito de seus territórios, observadas as seguintes diretrizes:

I – priorização da segurança e da fluidez do trânsito de pedestres;

II – garantia das condições de segurança dos usuários dos serviços;

III – exigência de contratação de seguro de acidentes pessoais e de responsabilidade civil;

IV – efetiva cobrança de tributos.’

.....

**‘Art. 24.** .....

.....

§ 1º Em Municípios com mais de vinte mil habitantes e em todos aqueles que integrem regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações



## SENADO FEDERAL

urbanas com população total superior a um milhão de habitantes, deverá ser elaborado e aprovado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os seus planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana

§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser elaborado e aprovado até 12 de abril de 2021.

.....

§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do disposto no § 4º, será informada à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional.

§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º, os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana ficarão impedidos de receber recursos do Orçamento Geral da União consignados à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional até que seja cumprida a exigência prevista nesta Lei, ressalvada a hipótese de instrumentos de repasse já celebrados.”(NR)

**Art. 3º** A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 24.** .....

.....

XVIII – conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana, veículos de tração animal e veículos de mobilidade individual autopropeidos;

.....” (NR)

“**Art. 58.** Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de ciclos deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de ciclos



## SENADO FEDERAL

no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.” (NR)

“**Art. 59.** Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de ciclos nos passeios.” (NR)

“**Art. 59-A.** As patinetes e os veículos de mobilidade individual autopropelidos terão sua circulação nas vias públicas permitida, transportando apenas o condutor:

I – em áreas de circulação compartilhadas com pedestres, devidamente sinalizadas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, com velocidade máxima de 6 km/h;

II – em ciclovias e ciclofaixas, com velocidade máxima de 20 km/h;

III – nos bordos da pista de rolamento das vias que não disponham de ciclovia ou de ciclofaixa, cuja velocidade máxima regulamentada seja de 40 km/h, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores, sem exceder à velocidade de 20 km/h.

§ 1º Os condutores de patinetes e de veículos de mobilidade individual autopropelidos equiparam-se aos ciclistas em direitos e deveres.

§ 2º O CONTRAN especificará as dimensões e potência máxima dos equipamentos de que trata o *caput*.”

“**Art. 68.** .....

§ 1º O ciclista desmontado empurrando o ciclo e o condutor desmontado empurrando a patinete ou o veículo de mobilidade individual autopropelido equiparam-se ao pedestre em direitos e deveres.

.....” (NR)

“**Art. 105.** .....

.....

VI – para os ciclos, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

.....



## SENADO FEDERAL

VIII – para as bicicletas elétricas, além dos equipamentos do inciso VI, indicador de velocidade, espelho retrovisor do lado direito e pneus de acordo com as especificações do regulamento.

IX – para os equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral.

.....” (NR)

“**Art. 129.** O registro e o licenciamento dos veículos de propulsão humana, dos veículos de tração animal e dos veículos de mobilidade individual autopropelidos obedecerão à regulamentação estabelecida em legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários.” (NR)

“**Art. 201.** Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar pedestre, ciclo, patinete, veículo não motorizado ou veículo de mobilidade individual autopropelido, quando estes estiverem utilizando as faixas de rolamento:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa.” (NR)

“**Art. 214.** Deixar de dar preferência de passagem a pedestre, ciclo, patinete, veículo não motorizado ou veículo de mobilidade individual autopropelido:

.....” (NR)

“**Art. 220.** .....

.....

XIII – ao ultrapassar pedestre, ciclo, patinete, veículo não motorizado ou veículo de mobilidade individual autopropelido:

.....” (NR)

“**Art. 244.** .....

.....

X – em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixas de rolamento próprias, no caso de ciclomotores:

Infração – média;



## SENADO FEDERAL

Penalidade – multa.

§ 1º (revogado);

§ 2º (revogado);

§ 3º .....” (NR)

**“Art. 244-A.** Conduzir ciclos:

I – fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

II – sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo para indicação de manobras;

III – com carga incompatível com suas especificações;

IV – com passageiro fora da garupa ou do assento especial a ele destinado;

V – transportando criança menor de sete anos, ou que não tenha condições de cuidar da sua própria segurança, fora do assento a ela destinado;

VI – em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver acostamento ou faixa de rolamento própria;

VII – em passeios, onde não seja permitida a sua circulação;

VIII – nas faixas de rolamento de vias providas de ciclofaixas, ciclovias ou acostamento;

IX – de forma agressiva;

X – sem sinalização noturna ou com ela desligada, no caso das bicicletas elétricas;

XI – sem capacete de ciclista, no caso das bicicletas elétricas;

XII – fora do bordo da pista de rolamento, em fila única, sempre que não houver ciclofaixas, ciclovias ou acostamento:

Infração – média;

Penalidade – multa.”

**“Art. 244-B.** Conduzir patinete ou veículo de mobilidade individual autopropelido:

I – transportando passageiro que não seja o condutor, ou carga que comprometa sua segurança;



## SENADO FEDERAL

II – nas faixas de rolamento de vias com velocidade máxima regulamentada superior a 40 km/h;

III – nas faixas de rolamento de vias providas de ciclofaixas, ciclovias ou acostamento;

IV – em passeios, onde não seja permitida a sua circulação;

V – de forma agressiva;

VI – sem sinalização noturna ou com ela desligada, no caso dos veículos elétricos;

VII – sem capacete de ciclista, no caso dos veículos elétricos;

VIII – fora do bordo da pista de rolamento, em fila única, sempre que não houver ciclofaixas, ciclovias ou acostamento:

Infração – média;

Penalidade – multa.”

“**Art. 247.** Deixar de conduzir pelo bordo da pista de rolamento, em fila única, os veículos de tração animal, sempre que não houver acostamento ou faixa a eles destinados:

.....” (NR)

**Art. 4º** O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“BICICLETA - .....

BICICLETA ELÉTRICA – bicicleta dotada de motor elétrico auxiliar, original ou agregado posteriormente à sua estrutura, não equiparada a ciclomotor quando não dotada de acelerador e quando obedecer à potência nominal máxima e à velocidade máxima na qual o motor é alimentado estabelecidas em regulamento do CONTRAN.

BICICLETÁRIO - .....

CHARRETE - .....

CICLO - veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana, admitida propulsão elétrica auxiliar.

CICLOFAIXA - .....





## SENADO FEDERAL

CICLOMOTOR - veículo de duas ou três rodas, provido de motor elétrico ou de combustão interna, cuja potência ou cilindrada e velocidade máxima de fabricação não exceda à determinada em regulamento.

PASSEIO - .....

PATINETE – veículo constituído por um apoio sobre duas rodas no sentido longitudinal, movido a propulsão humana.

PATRULHAMENTO - .....

VEÍCULO DE GRANDE PORTE - .....

VEÍCULO DE MOBILIDADE INDIVIDUAL AUTOPROPELIDO – veículo elétrico destinado ao transporte de uma pessoa, cujas dimensões, potência e velocidade máxima de operação não excedam as determinadas em regulamento do CONTRAN.

VEÍCULO DE PASSAGEIROS - .....” (NR)

**Art. 5º.** Ficam revogados os §§ 1º e 2º do art. 244 e o art. 255 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

## JUSTIFICAÇÃO

Recentemente, a população de mais de uma dezena de cidades brasileiras passou a dispor de mais uma forma de se deslocar no ambiente urbano: os patinetes elétricos.

A despeito da sua importância para proporcionar maior rapidez aos pequenos trajetos, bem como complementar outros meios de transporte no início ou na finalização dos deslocamentos, observa-se um crescente número de acidentes com seus usuários, parte deles graves, bem como conflitos no compartilhamento das calçadas com os pedestres. Mais grave ainda, já há registros de atropelamento de usuários que trafegavam nas faixas de rolamento das vias.

O Código de Trânsito Brasileiro tem como base a garantia do trânsito em condições seguras para todos. E com base nessa premissa deve ocorrer a atuação estatal nesse campo.



## SENADO FEDERAL

Na busca da promoção de um trânsito seguro, consideramos que a circulação dos patinetes deve obedecer a um conjunto mínimo de regras para garantir uma coexistência harmoniosa com os demais veículos e, sobretudo, com os pedestres.

Na mesma linha, dada a expansão recentes dos serviços de compartilhamentos de bicicletas e bicicletas elétricas, as lacunas existentes na legislação para esses veículos devem ser preenchidas.

As bicicletas elétricas, obedecidas certas restrições, devem ser equiparadas às bicicletas comuns tanto em direitos quanto em obrigações. Da mesma maneira que as bicicletas comuns, as elétricas deverão transitar nas ciclovias, ciclofaixas, ou acostamentos, ou, quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via. A circulação nos passeios somente ocorrerá quando autorizada e devidamente sinalizada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Os patinetes e os veículos de mobilidade individual autopropelidos deverão ter sua circulação proibida nas faixas de rolamento de vias cuja velocidade máxima regulamentada seja superior a 40 km/h. A sua circulação ocorrerá preferencialmente nas ciclovias e ciclofaixas em velocidades não superiores a 20 km/h. Será facultada a circulação nos passeios desde que autorizada e devidamente sinalizada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e que sua velocidade não exceda a 6 km/h.

A fim de minorar os efeitos de um acidente, é exigido o uso capacete de ciclista para os condutores de bicicletas elétricas e de veículos de mobilidade individual autopropelidos.

Com as regras de circulação estabelecidas no CTB, caberá aos Municípios e ao Distrito Federal a regulamentação dos serviços de compartilhamento de bicicletas, bicicletas elétricas e veículos de mobilidade individual autopropelidos, de modo a atender às necessidades e condicionantes locais. A regulamentação deverá ter como premissas a priorização da segurança e da fluidez do trânsito de pedestres, a garantia das condições de segurança dos usuários dos serviços, a exigência de contratação de seguro de acidentes pessoais e de responsabilidade civil e a efetiva cobrança de tributos.

Destaco aqui a pertinência do tema em relação à MPV nº 906, de 2019, que trata da efetiva elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Esse Plano, como



## SENADO FEDERAL

elemento norteador de planejamento de curto, médio e longo prazo que visa a melhoria da mobilidade urbana na cidade, deve incorporar e integrar todos os modos de transporte disponíveis, sejam eles públicos ou privados, motorizados ou não.

Dessa forma, o próprio reconhecimento na lei de determinado modo de transporte já existente nas ruas, dá ao gestor público o fundamento legal para considerá-lo em seu planejamento.

Sala das Comissões, 26 de novembro de 2019.

Senador **ACIR GURGACZ**

**PDT/RO**



**EMENDA Nº - CM**  
(à MPV nº 906, de 2019)

Inclua-se no art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, nos termos do art. 1º da Medida Provisória nº 906, de 19 de novembro de 2019, o seguinte parágrafo:

“Art. 24.....

.....

§ 9º Os Municípios inadimplentes com a obrigação de elaborar o plano de rotas acessíveis de que trata o § 3º do art. 41 da Lei nº 10.257, de 10 de junho de 2001, ficarão impedidos de receber recursos do Orçamento Geral da União.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A obrigação de elaborar um plano de rotas acessíveis, inserido e compatível com o Plano Diretor, foi introduzida no Estatuto da Cidade pela Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, mais conhecida como Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência.

O dispositivo proposto nesta emenda incentiva o cumprimento dessa obrigação dos gestores municipais no que tange à reforma e à manutenção do passeio público e à melhoria das calçadas, de modo a atender especialmente à segurança e ao bem-estar dos cidadãos. Afinal, o direito de ir e vir começa na porta da casa de cada cidadão: a calçada.

O Estatuto da Cidade, inclusive, reforça a necessidade de o Plano Diretor prever também as vias 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.

O cuidado que cada município tem com suas calçadas deflagra o quão fiel é o gestor municipal em relação ao cumprimento do Estatuto da Cidade que, desde 2016, conta com um novo olhar sobre a reforma e manutenção do passeio, ao transferir ao Poder Público a responsabilidade de reformar as calçadas das cidades brasileiras.

Ter o Poder Público à frente da construção e reforma de calçadas segue diretrizes já adotadas há décadas por metrópoles como Londres e Tóquio, onde o passeio público é 100% acessível a todos os pedestres.

Espera-se contar com o apoio dos colegas parlamentares para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão,

Senadora MARA GABRILLI



**EMENDA Nº - CMMPV 906/2019**  
(à MPV nº 906, de 2019)

Inclua-se, no art. 1º da Medida Provisória nº 906, de 2019, a seguinte proposta de alteração do art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012:

“Art. 1º.....

‘Art. 24.....

.....  
II – a circulação viária, incluindo as calçadas e espaços que permitam o deslocamento de pedestres com acessibilidade e segurança;

.....”“(NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que *institui o Código de Trânsito Brasileiro*, considera trânsito *a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga* (art. 1º, § 1º).

O passeio público e a calçada são necessários para um deslocamento digno dos pedestres e, portanto, essenciais para a mobilidade urbana. A caminhada do pedestre, por ser uma necessidade básica dos cidadãos, deveria preceder qualquer outro investimento na circulação viária. No entanto, apesar da circulação viária também considerar a circulação de pessoas, ainda é muito comum encontrarmos vias em que não existe calçada pavimentada, ou ainda, calçadas com irregularidades no piso, além de obstáculos como degraus, postes e outros elementos em posição inadequada. A falta de guias rebaixadas, por exemplo, não só dificulta o trânsito dos cidadãos, como impede a circulação de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Uma via, nova ou em manutenção, não deveria receber pavimentação para veículos antes da destinada aos pedestres. A presente Emenda visa corroborar esse entendimento e garantir a acessibilidade universal já fundamentada como princípio primeiro da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Sala da Comissão,

Senadora MARA GABRILLI



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, DE 2019**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para alterar as categorias de municípios obrigados a provar o Plano de Mobilidade Urbana e estender o prazo de elaboração e aprovação do Plano até 12 de abril de 2021. Estabelece a obrigação aos municípios de informar a aprovação do Plano à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional e substitui a expressão “recursos orçamentários” por “recursos do Orçamento Geral da União consignados à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional” para clarificar a penalidade a que estão sujeitos os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade.

Dê-se nova redação à Medida Provisória nº 906/2019, que passa a alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, nos seguintes termos:

“Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º .....

.....

XVI – transporte privado coletivo complementar: serviço de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

viagens com características operacionais sob demanda, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

.....  
.....

Art.

10º.....

.....

VI – Adoção de Serviços Complementares ao Transporte Público Urbano de caráter permanente ou transitório, que atendam ou possam atender aos diferentes nichos de mercado no qual os Serviços Regulares não atendam de forma satisfatória.

Parágrafo Único. Caso a empresa concessionária não se interessar em implantar os serviços complementares, o Poder Concedente poderá por meio de autorização repassar a outras operadores o direito de prestar o serviço, tendo como base o artigo 170 da Constituição Federal.” (NR)

### **JUSTIFICAÇÃO**

Propomos a regulamentação do serviço de transporte privado coletivo de passageiros em caráter complementar ao serviço regular, ou seja, nas linhas e itinerários que não são atendidos pelas empresas regulares. Já há empresas operando no País, como em Goiânia, por exemplo.

Em termos de diretrizes gerais, escopo ao qual se deve ater a Lei de Mobilidade, propomos que a regulamentação desses serviços fique a cargo do poder público municipal ou do Distrito Federal. Assim como no caso do transporte por meio de aplicativos, o serviço é prestado sob demanda, exclusiva a usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Ante o exposto, contamos com o apoio de Vossas Excelências para a aprovação desta proposição legislativa.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

Sala das Sessões, em                      de                      de 2019.

**Deputado VINICIUS POIT**  
**(NOVO/SP)**



**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, DE 2019**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para alterar as categorias de municípios obrigados a provar o Plano de Mobilidade Urbana e estender o prazo de elaboração e aprovação do Plano até 12 de abril de 2021. Estabelece a obrigação aos municípios de informar a aprovação do Plano à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional e substitui a expressão “recursos orçamentários” por “recursos do Orçamento Geral da União consignados à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional” para clarificar a penalidade a que estão sujeitos os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade.

**EMENDA Nº \_\_\_\_\_**

Dê-se a seguinte redação à Medida Provisória nº 906/2019, que passa a alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, nos seguintes termos:

Art. 1º O inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º .....  
.....



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

XIV - transporte ciclo motorizado elétrico: serviço remunerado de transporte de passageiros para trajetos curtos com patinetes elétricos, remunerado, não aberto ao público, privado, para a realização de viagens individualizadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.”

XV – transporte autopropelido: serviço remunerado de transporte de passageiros para trajetos curtos com patinetes ou bicicletas, autopropelidos, remunerado, não aberto ao público, privado, para a realização de viagens individualizadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.”

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 , passa a vigorar acrescida do seguintes arts. 11-C e 11-D:

“ Art. 11-C. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal oferecer condições de infraestrutura para transporte ciclo motorizado elétrico e transporte autopropelido, previstos nos inciso XIV e XV do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

§ 1º. Enquanto os Municípios e Distrito Federal não oferecerem infraestrutura de espaço compartilhado para uso de transporte ciclo motorizado elétrico e transporte autopropelido, fica autorizada a circulação nos termos do art. 59 da Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).

§ 2º. Enquanto vigorar a circulação provisória de transportes ciclo motorizado elétrico e autopropelido prevista no §1º deste artigo, tanto o Poder Público quanto



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

a empresa proprietária da plataforma que disponibiliza os referidos meios de transporte não se responsabilizarão por danos causados ao usuário do transporte em razão da inadequação perfeita e inerente da via ao uso do transporte.

Art. 11-D Na fiscalização do serviço de transporte ciclo motorizado elétrico e transporte autopropelido, 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 – velocidade máxima de 6 km/h em áreas de circulação de pedestres;

II – velocidade máxima de 20 km/h em ciclovias e ciclofaixas;

III – uso de indicador de velocidade, campainha e sinalização noturna, dianteira, traseira e lateral, incorporados ao equipamento;

IV – livre estacionamento dos veículos, desde que não interfira nas vias públicas, como ruas e ciclovias;

V – não obrigatoriedade do uso de equipamento de segurança, ficando a cargo e responsabilidade do usuário, quaisquer danos causados a si próprio;

§ 1º. Conforme inciso XIV do art. 4º desta lei, ficam os Municípios e Distrito Federal dispensados de regulamentação do transporte ciclo motorizado elétrico e do transporte autopropelido, por se tratar de serviço privado;

§ 2º. No caso das modalidades de transporte mencionadas no caput deste artigo, os Municípios e o Distrito Federal terão competência administrativa, vedada a regulamentação normativa que exceda o disposto nesta Lei, inclusive sobre segurança do usuário.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

Art. 3º O art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 , passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 24.....

.....  
III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias, ciclofaixas e espaços compartilhados;  
.....

.....  
§ 6º As Infraestruturas que trata o Inciso III devem priorizar a implantação de espaços compartilhados;” (NR)

Art. 4º As disposições desta lei entram em vigor na data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

A mobilidade urbana é um dos principais desafios para o desenvolvimento das principais regiões metropolitanas brasileiras, por isso há a necessidade urgente de repensar as metrópoles contemporâneas a partir de políticas públicas e mecanismos eficientes de gestão do território. Alavancar o desenvolvimento da infraestrutura, o saneamento ambiental, habitação, em especial, da mobilidade e transporte de qualidade.

Nas principais regiões metropolitanas há uma grave situação de imobilidade e somente com investimento em transporte alternativo será possível recuperar a capacidade de mobilidade nas grandes cidades. Se medidas urgentes não forem tomadas certamente haverá redução de investimentos econômicos e diminuição das oportunidades de trabalho.

Hoje temos o aumento das vendas de automóveis e motocicletas, que atingem cerca de 50 milhões em sua totalidade. No caso da Região Metropolitana de São Paulo, tem-se chegado a uma média de 300 km diários de congestionamento. O que tem, consequentemente, reduzido a eficiência do transporte coletivo. Ainda se soma ao



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

problema as constantes falhas e interrupções no setor metroviário, combinado com a falta de investimentos na ampliação e manutenção das redes e vagões cada vez mais lotados.

Conforme o que foi previamente exposto, nota-se a necessidade de buscarmos meios alternativos de transporte, focando em um desafogamento das vias dos outros meios, uma redução de poluentes e a geração de economia.

De acordo com o Dr. Marcos Paulo Schlickmann, o patinete, especialmente o elétrico, oferece grandes vantagens nos deslocamentos curtos urbanos, podendo ser alternativa para quem não quer ou não gosta de pedalar, mas aprecia a praticidade da bicicleta. Somado a isso, ajuda a resolver os problemas first/last mile, sendo um complemento para os sistemas de transporte público. Ele também apela muito para o pedestre, que busca acelerar um pouco sua viagem sem perder a comodidade de andar a pé. Schlickmann também aponta:

Já para uso pessoal, não necessariamente compartilhados por startups, os patinetes são muito interessantes, elétricos ou não. Eles são relativamente baratos e muito versáteis, pois podem ser facilmente transportados debaixo do braço ou no transporte público. E, assim como a bicicleta, esses pequenos veículos têm um potencial tremendo desde que existam infraestruturas adequadas de circulação e estacionamento nas nossas cidades.

A infraestrutura que suporte o uso de diferentes modos de transportes é o “shared spaces”, ou em português, espaços compartilhados. De acordo com Anthony Ling, autor do Guia de Gestão Urbana:

A ideia de que ruas que permitem altas velocidades para os automóveis tomam-se hostis a pedestres e ciclistas, inibindo a presença de modos de deslocamento não motorizados. Não há, portanto, uma concorrência justa entre tais modos e o automóvel particular, situação agravada pela pavimentação asfáltica que estimula a alta velocidade, pela ausência de sinalização adequada e pela delimitação clara de faixas de rolamento. Diversas cidades do mundo têm optado por reduzir a segregação entre diferentes modos de transporte e por diminuir a velocidade máxima para os automóveis, de forma a possibilitar uma convivência harmônica entre diferentes modos de transporte nas ruas.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

Cidades grandes do mundo também estão optando por esse tipo de transformação. Em preparação para as Olimpíadas de 2012, Londres reformou a Exhibition Road, tradicional rua que dá acesso a instituições como o Victoria & Albert Museum e a Imperial College, em um espaço compartilhado, diminuindo quase pela metade o número de acidentes na área.

A regulamentação proposta, com mínimas exigências, se justifica pelo patinete elétrico ser destinado para cobertura de pequenas distâncias, primeira/ última milha complementar ao serviço de transporte público e estar em harmonia com o já previsto na Resolução nº 465 de 27 de novembro de 2013 do Conselho Nacional de Trânsito. Uma regulamentação excessiva e distintamente feita por cada município, pode tornar inviáveis os investimentos nesta solução de transporte. Para tanto, se faz necessário que, na ausência de regulamentação, os usuários assumam a responsabilidade de sua liberdade no uso deste serviço, buscando uma sociedade consciente da relação causa e consequência de suas ações no trânsito.

Ante o exposto, contamos com o apoio de Vossas Excelências para a aprovação desta proposição legislativa.

Sala das Sessões, em                      de                      de 2019.

**Deputado VINICIUS POIT**  
(NOVO/SP)





**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, DE 2019**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para alterar as categorias de municípios obrigados a provar o Plano de Mobilidade Urbana e estender o prazo de elaboração e aprovação do Plano até 12 de abril de 2021. Estabelece a obrigação aos municípios de informar a aprovação do Plano à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional e substitui a expressão “recursos orçamentários” por “recursos do Orçamento Geral da União consignados à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional” para clarificar a penalidade a que estão sujeitos os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade.

**EMENDA Nº \_\_\_\_\_**

Dê-se nova redação à Medida Provisória nº 906/2019, que passa a alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, nos seguintes termos:

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – acréscimo dos seguintes incisos XIV, XV e XVI ao art. 4º:

“Art. 4º .....  
.....



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

XIV – transporte ciclo motorizado privado: serviço remunerado de transporte sob demanda, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas em veículos motorizados para os quais não é necessária a habilitação para a condução, nos termos da Lei nº 9.503, de 23 setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;

XV – transporte autopropelido privado: serviço remunerado de transporte sob demanda, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas em veículos não motorizados, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

XVI – transporte privado coletivo complementar: serviço de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens com características operacionais sob demanda, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.” (NR)

II – acréscimo do seguinte inciso X ao art. 5º:

“Art. 5º .....

.....

X – incentivo à livre iniciativa e à livre concorrência, com base no art. 170 da Constituição Federal.” (NR)

III – acréscimo do seguinte inciso XI ao art. 8º:

“Art. 8º .....

.....

XI – incentivo à utilização de receitas extratarifárias e alternativas e a novos modelos de negócios.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

.....” (NR)

IV – acréscimo do seguinte art. 11-C:

“Art. 11-C. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte remunerados ciclo motorizado e autopropelido privados de passageiros previstos nos incisos XIV e XV do art. 4º desta Lei, no âmbito dos seus territórios, bem como oferecer condições de infraestrutura para a circulação desses veículos.

§ 1º Na ausência de infraestrutura viária exclusiva ou compartilhada para a circulação dos ciclos motorizados e autopropelidos de que trata o *caput*, fica autorizada a circulação em calçadas e vias públicas, observadas as normas previstas na Lei nº 9.503, de 1997.

§ 2º Na regulamentação e fiscalização dos serviços de que trata o *caput*, 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 – velocidade máxima dos veículos compatível com os locais de circulação;

II – previsão de locais para estacionamento dos veículos de modo a não obstruir a circulação de veículos e pedestres em vias públicas, ciclovias ou calçadas;

III – não obrigatoriedade de disponibilização pelo prestador de serviço de equipamento de segurança de uso pessoal do usuário.”

V – acréscimo do seguinte art. 11-D:

“Art. 11-D. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte privado coletivo complementar de passageiros



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

previstos no inciso XVI do art. 4º desta Lei, no âmbito dos seus territórios.

§ 1º Os serviços de que trata o *caput* serão prestados por meio de autorização concedida pelo poder público e devem ficar restritos às linhas e itinerários não atendidos pelos serviços de transporte público coletivo.

§ 2º Na regulamentação e fiscalização dos serviços de que trata o *caput*, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço.”

VI – acréscimo do seguinte art. 19-A:

“Art. 19-A. Além das atribuições previstas nos arts. 17 e 18, cabe aos Estados e aos Municípios inclusos em região metropolitana ou em aglomeração urbana formalizada e delimitada na forma dos arts. 3º e 4º da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, promover a governança interfederativa, observadas as seguintes diretrizes:

I – integração do planejamento, gestão e desenvolvimento das operações dos sistemas de transporte metropolitano e da ocupação do espaço urbano;

II – integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte metropolitano público e privado.

§ 1º A governança interfederativa de que trata o *caput* será exercida por meio da autoridade metropolitana, instituída por meio de lei estadual, observados os termos da Lei nº 13.089, de 2015.

§ 2º Os Estados e Municípios inclusos em região metropolitana ou em aglomeração urbana ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

destinados à mobilidade urbana até que a respectiva autoridade metropolitana tenha sido instituída.”

VII – acréscimo do seguinte inciso V ao art. 21:

“Art. 21. ....

.....

V – plano de contingência para solucionar ou mitigar problemas incidentais que possam afetar a mobilidade urbana.” (NR)

VIII – acréscimo do seguinte inciso X ao art. 23:

“Art. 23. ....

.....

X – promoção de parcerias público-privadas voltadas para a melhoria da infraestrutura.”

IX – alteração da redação do inciso III do art. 24:

“Art. 24. ....

.....

III – as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias, ciclofaixas e espaços compartilhados;

.....” (NR)

## **JUSTIFICAÇÃO**

A mobilidade urbana é um dos principais desafios para o desenvolvimento das principais regiões metropolitanas brasileiras, por isso há a necessidade urgente de repensar as metrópoles contemporâneas a partir de políticas públicas e mecanismos eficientes de gestão do território. Alavancar o desenvolvimento da infraestrutura, o saneamento ambiental, habitação, em especial, da mobilidade e transporte de qualidade.

Nas principais regiões metropolitanas há uma grave situação de imobilidade e somente com investimento em transporte alternativo será possível recuperar a capacidade de mobilidade nas grandes cidades. Se medidas urgentes não forem tomadas



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

certamente haverá redução de investimentos econômicos e diminuição das oportunidades de trabalho.

Hoje temos o aumento das vendas de automóveis e motocicletas, que atingem cerca de 50 milhões em sua totalidade. No caso da Região Metropolitana de São Paulo, tem-se chegado a uma média de 300 km diários de congestionamento. O que tem, consequentemente, reduzido a eficiência do transporte coletivo. Ainda se soma ao problema as constantes falhas e interrupções no setor metroviário, combinado com a falta de investimentos na ampliação e manutenção das redes e vagões cada vez mais lotados.

Conforme o que foi previamente exposto, nota-se a necessidade de buscarmos meios alternativos de transporte, focando em um desafogamento das vias dos outros meios, uma redução de poluentes e a geração de economia.

De acordo com o Dr. Marcos Paulo Schlickmann, o patinete, especialmente o elétrico, oferece grandes vantagens nos deslocamentos curtos urbanos, podendo ser alternativa para quem não quer ou não gosta de pedalar, mas aprecia a praticidade da bicicleta. Somado a isso, ajuda a resolver os problemas first/last mile, sendo um complemento para os sistemas de transporte público. Ele também apela muito para o pedestre, que busca acelerar um pouco sua viagem sem perder a comodidade de andar a pé. Schlickmann também aponta:

Já para uso pessoal, não necessariamente compartilhados por startups, os patinetes são muito interessantes, elétricos ou não. Eles são relativamente baratos e muito versáteis, pois podem ser facilmente transportados debaixo do braço ou no transporte público. E, assim como a bicicleta, esses pequenos veículos têm um potencial tremendo desde que existam infraestruturas adequadas de circulação e estacionamento nas nossas cidades.

A infraestrutura que suporte o uso de diferentes modos de transportes é o “shared spaces”, ou em português, espaços compartilhados. De acordo com Anthony Ling, autor do Guia de Gestão Urbana:

A ideia de que ruas que permitem altas velocidades para os automóveis tornam-se hostis a pedestres e ciclistas, inibindo a presença de modos de deslocamento não motorizados. Não há, portanto, uma concorrência justa entre tais modos e o automóvel particular, situação agravada pela pavimentação asfáltica que estimula



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

a alta velocidade, pela ausência de sinalização adequada e pela delimitação clara de faixas de rolamento. Diversas cidades do mundo têm optado por reduzir a segregação entre diferentes modos de transporte e por diminuir a velocidade máxima para os automóveis, de forma a possibilitar uma convivência harmônica entre diferentes modos de transporte nas ruas.

Cidades grandes do mundo também estão optando por esse tipo de transformação. Em preparação para as Olimpíadas de 2012, Londres reformou a Exhibition Road, tradicional rua que dá acesso a instituições como o Victoria & Albert Museum e a Imperial College, em um espaço compartilhado, diminuindo quase pela metade o número de acidentes na área.

A regulamentação proposta, com mínimas exigências, se justifica pelo patinete elétrico ser destinado para cobertura de pequenas distâncias, primeira/ última milha complementar ao serviço de transporte público e estar em harmonia com o já previsto na Resolução nº 465 de 27 de novembro de 2013 do Conselho Nacional de Trânsito. Uma regulamentação excessiva e distintamente feita por cada município, pode tornar inviáveis os investimentos nesta solução de transporte. Para tanto, se faz necessário que, na ausência de regulamentação, os usuários assumam a responsabilidade de sua liberdade no uso deste serviço, buscando uma sociedade consciente da relação causa e consequência de suas ações no trânsito.

Ante o exposto, contamos com o apoio de Vossas Excelências para a aprovação desta proposição legislativa.

Sala das Sessões, em                      de                      de 2019.

**Deputado VINICIUS POIT**  
(NOVO/SP)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

|  |                                                                                 |
|--|---------------------------------------------------------------------------------|
|  | <b>Proposição</b><br><b>Medida Provisória nº 906, de 26 de novembro de 2019</b> |
|--|---------------------------------------------------------------------------------|

|                                                          |                      |
|----------------------------------------------------------|----------------------|
| <b>Autor</b><br><b>Deputado Ronaldo Carletto – PP/BA</b> | <b>Nº Prontuário</b> |
|----------------------------------------------------------|----------------------|

|                                        |                                          |                                          |                                                |                                                 |
|----------------------------------------|------------------------------------------|------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| 1. <input type="checkbox"/> Supressiva | 2. <input type="checkbox"/> Substitutiva | 3. <input type="checkbox"/> Modificativa | 4. <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva | 5. <input type="checkbox"/> Substitutivo Global |
|----------------------------------------|------------------------------------------|------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------|

|               |                |                   |               |               |
|---------------|----------------|-------------------|---------------|---------------|
| <b>Página</b> | <b>Artigos</b> | <b>Parágrafos</b> | <b>Inciso</b> | <b>Alínea</b> |
|---------------|----------------|-------------------|---------------|---------------|

**EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se à Medida Provisória nº 906, de 20 de novembro de 2019, onde couber, as seguintes alterações:

Art. - A Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001 passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.14.....

I - .....

a) o transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros;  
(NR)

“Art. 26.....

I - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;” (NR)

Art. 122-B - Em 24 meses, a contar da publicação desta lei, a ANTT elaborará um Plano de Outorga dos serviços de transporte coletivo interestadual de passageiros, para ser implantado no prazo 96 meses, observadas a ampla participação popular, nos termos do artigo 9º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019.

§ 1º. A implantação do Plano de Outorgas será feita em etapas anuais;

§ 2º. Em cada etapa anual deverão ser implantadas quantidades equivalentes de mercados, considerados pelo seu tamanho;



I – o tamanho do mercado será o resultado da média dos últimos 5 (cinco) anos, da multiplicação entre a quantidade de passageiros transportados e a quilometragem percorrida, naquele mercado.

§ 3º. O Plano de Outorgas não poderá prever a celebração de contratos com períodos inferiores a 20 anos.

§ 4º. Nas fases de elaboração e implantação do Plano de Outorgas, os mercados existentes na data de publicação desta lei permanecerão autorizados aos seus atuais operadores, nas condições do artigo 49 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, até a data de sua definitiva adjudicação, nos termos do *caput*, observadas, nesse período, as causas extintivas dos incisos II, IV, V e VI do artigo 35 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

§ 5º. Os mercados atualmente sem atendimento ou que venham necessitar do atendimento na fase de elaboração prevista no *caput*, deverão integrar a primeira etapa de implantação do Plano de Outorgas.

Art. - Ficam revogados:

I - os seguintes dispositivos da Lei n.º 10.233, de 05 de junho de 2001:

- a) alínea “e” do inciso V do artigo 13;
- b) alínea “j” do inciso II do artigo 14;
- c) inciso VII do artigo 26;
- d) artigo 47-A;
- e) artigo 47-B, Parágrafo Único;
- f) artigo 47-C

II - os artigos 4º, 5º e 6º da Lei nº 12.996, de 18 de junho de 2014.

## JUSTIFICAÇÃO

**A Constituição Federal**, na alínea “e” do inciso XII do artigo 21, atribuiu natureza de **serviço público** ao transporte coletivo rodoviário interestadual e internacional de passageiros e, além da configuração constitucional, o transporte satisfaz um **direito fundamental** (direito de “ir e vir” – CF, art. 5º, XV), relevando a sua natureza de **serviço público**.

O parágrafo único do artigo 175 da Constituição Federal estabelece as diretrizes essenciais aos serviços públicos brasileiros, dentre elas o **dever de prestar serviço adequado** e o artigo 6º da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 definiu serviço adequado como sendo o serviço que cumpre condições de **regularidade, continuidade, generalidade, atualidade e modicidade tarifária**, dentre outros.

*Dessa forma, a gestão pública dos serviços de transporte coletivo exige um adequado suporte institucional constituído, em primeiro lugar, por um conjunto de normas que regulam a sua prestação, desde a forma e as condições da delegação de sua exploração para operadores privados, até as condições mínimas estabelecidas para a oferta dos serviços aos usuários. Estas normas geralmente são definidas por leis, decretos, portarias, contratos e outros instrumentos que constituem o seu marco regulatório.*

*Outro ponto importante da base institucional dos serviços de transporte coletivo de passageiros é a regularidade das delegações ante às exigências da Lei nº 8.987/1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, previstos no artigo 175 da Constituição Federal.*

*A Política Nacional de Mobilidade Urbana concebida tem diretrizes na Lei nº 12.587/2012 que está fundamentada entre outros princípios, na equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, na segurança nos deslocamentos das pessoas, na equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros, na política tarifária do serviço de transporte público coletivo.*

*Assim, faz-se necessários ajustar e melhorar o sistema de transporte coletivo rodoviário interestadual e internacional de passageiros ao que se estabelece o artigo 175 da Constituição Federal, ao artigo 6º da Lei nº 8.987/1995 e a própria Lei nº 12.587/2012.*

ASSINATURA

Deputado Ronaldo Carletto



CONGRESSO NACIONAL

ENQUETA

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

|      |                                                  |
|------|--------------------------------------------------|
| Data | Proposição<br><b>Medida Provisória nº 906/19</b> |
|------|--------------------------------------------------|

|                                          |                     |
|------------------------------------------|---------------------|
| Autor<br><b>Deputado Felipe Carreras</b> | Nº do<br>prontuário |
|------------------------------------------|---------------------|

|              |                 |                                                     |            |                           |
|--------------|-----------------|-----------------------------------------------------|------------|---------------------------|
| 1 Supressiva | 2. substitutiva | 3. <input checked="" type="checkbox"/> modificativa | 4. aditiva | 5. Substitutivo<br>global |
|--------------|-----------------|-----------------------------------------------------|------------|---------------------------|

| Página | Artigo | Parágrafo | Inciso | alínea |
|--------|--------|-----------|--------|--------|
|--------|--------|-----------|--------|--------|

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se o § 4º do art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 alterado pelo artigo 1º da Medida Provisória nº 906 de 19 de novembro de 2019:

Art. 1º O § 4º do art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 24 .....

.....

§ 4º O prazo para elaboração e aprovação dos Planos de Mobilidade Urbana deverá ser o seguinte:

I - Cidades com mais de 250 mil habitantes - 12 de abril de 2021,

II - Cidades entre 100 mil e 250 mil habitantes - 12 de abril de 2022,

III - Cidades entre 50 mil e 100 mil habitantes - 12 de abril de 2023,

IV - Cidades entre 20 mil e 50 mil habitantes - 12 de abril de 2024.

### **Justificativa**

O prazo da apresentação dos Planos de Mobilidade tem um problema desde o início pois trata por igual cidades de milhões de habitantes com corpos técnicos especializados, e cidades com 20 mil habitantes que as vezes nem tem secretaria específica. Com isso as cidades menores tem enfrentado muito mais problemas em elaborar seus planos, e as cidades maiores tem se aproveitado dos adiantamentos recorrentes demandado pelas cidades menores.

Realizar uma gradação deste prazo ajudaria aceleraria as cidades grandes que tem capacidade para realizar o plano, e daria mais tempo à Secretaria Nacional de Mobilidade urbana e o Ministério do Desenvolvimento Regional auxiliar as cidades pequenas com menos capacidade.

PARLAMENTAR

**EMENDA nº - CM**

**(à MPV nº 906, de 2019)**

**Inclua-se no artigo 1º da Medida Provisória 906, de 2019, alterações nos artigos 11-A e 11-B da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2019, com as seguintes redações:**

Art. 1º - A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 passa a vigorar com a seguinte alterações:

.....

*Art. 11-A - .....*

*§ 1º - Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar o teor da presente lei, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 e as seguintes diretrizes e medidas para a garantia dos princípios da eficiência, da eficácia, da segurança na prestação do serviço, bem como para atender à modicidade tarifária:*

*I - cobrança de contribuições e a instituição de tributos municipais devidos pela prestação do serviço, inclusive pela utilização do uso do viário urbano.*

*II – garantia da sustentabilidade econômica e financeira da rede de transporte público coletivo de passageiros, por meio da destinação dos valores arrecadados para o disposto no inciso VIII do artigo 6º.*

*III – proibição da utilização de veículos, com capacidade superior a 7(sete) passageiros, incluindo o motorista, dentre eles os abaixo especificados, sem prejuízo de outros modelos veiculares que possam surgir e que se enquadrem na especificação:*

- a) ônibus;*
- b) micro-ônibus;*
- c ) vans;*
- d) utilitários.*

*Art. 11-B - .....*

*V – compartilhar dados de origem e destino, a quantidade das viagens e o faturamento bruto, sem a identificação do passageiro;*

*VI- vistoriar, anualmente, os veículos, em oficinas acreditadas pelo INMETRO, visando à segurança dos passageiros.*

*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, cabendo ao poder público adoção de medidas coercitivas para repressão da atividade ilegal.

### **Justificativa**

Em 2012, foi sancionada a Lei 12.587 que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, cujo objetivo é contribuir para o acesso universal à cidade, estabelecendo as condições para os deslocamentos das pessoas e bens, priorizando os sistemas de transporte público colocados à disposição da sociedade.

A citada legislação estabeleceu diretrizes e princípios para que os entes federativos, União, Estados, Municípios e Distrito Federal, pudessem aprimorar seus marcos regulatórios com objetivo de melhorar os meios de transporte público para milhões de brasileiros que dependem desse serviço público para os seus deslocamentos diários.

Recursos públicos e até privados foram investidos na construção da infraestrutura necessária para oferta do transporte público, seja por trens, metrô ou ônibus, com objetivo de ter uma rede de transporte público eficiente no atendimento dos anseios da população.

Nos últimos anos, presenciamos a construção e implementação de Sistemas de Bus Rapid Transit (BRT) nas cidades do Belo Horizonte, Brasília, Recife e Rio de Janeiro, bem como a ampliação das linhas de metrô em São Paulo e Rio de Janeiro, cujo objetivo maior é a melhoria do transporte público para população.

Contudo, com advento da Lei 13.640, de 26 de março de 2018, que alterou a Lei 12.587/2012, regulamentando o transporte remunerado individual de passageiros por meio de aplicativos, tem se constatado um aumento significativo de automóveis nas ruas brasileiras, face a oferta de desse serviço prestados por empresas privadas de aplicativos.

Apesar da lei estabelecer a regulamentação e fiscalização por parte do poder público, tem se observado que este serviço não está sendo regulamentado pela maioria das cidades e naquelas que ocorreram a regulamentação, as legislações estão sendo questionadas na justiça por parte das empresas privadas de aplicativos, as quais querem ofertar o serviço sem qualquer fiscalização por parte do poder público responsável, ou seja, no ambiente de livre mercado.

Além disso, temos presenciado nos noticiários, diversas ocorrências de violência praticadas por motoristas do transporte remunerado individual de passageiros por aplicativos contra passageiros, com destaque para o caso ocorrido em 7/11/2019, onde três mulheres que

trabalhavam na equipe um ator foram brutalmente agredidas por um motorista de serviço de transporte por aplicativos na cidade de São Paulo.

As irregularidades na oferta do serviço de transporte remunerado individual por aplicativos, bem como os atos de violência que atentam contra a segurança dos passageiros, demonstram a necessidade na revisão da legislação, visando capacitar as autoridades públicas no trato da questão.

É importante registrar que o Estado Brasileiro não é contra a iniciativa privada e a liberdade econômica, porém ao tratarmos de serviços públicos ou privados disponibilizados à população, normas e atribuições públicas legais tem que ser respeitadas.

Dessa forma, entendemos a necessidade de aprimorar a Lei 12.587, concedendo as garantias necessárias ao poder público na gestão do transporte privado remunerado individual por aplicativos.

Assim contamos com o apoio dos ilustres legisladores a presente emenda.

Sala das Sessões \_\_\_\_ de novembro de 2019

**Deputado MAURO LOPES**  
**(MDB/MG)**

**MEDIDA PROVISORIA Nº 906 DE 2019**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

**EMENDA ADITIVA Nº \_\_\_\_\_**

**Inclua-se no artigo 1º da Medida Provisória 906, de 2019, uma alteração no artigo 22 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2019, com a seguinte redação:**

Art. 1º - A Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012 passa a vigorar com a seguinte alterações:

**Art. 22 - .....**

**.....**

***Parágrafo único – no cumprimento do teor do inciso VII, o poder público poderá estabelecer multas e sanções administrativas de retenção, apreensão e recolhimento do veículo.***

**Justificativa**

Um dos maiores problemas enfrentados no trânsito das cidades brasileiras é a prática do transporte ilegal de passageiros.



Este transporte ilegal de passageiros, ou mais conhecido como transporte clandestino, é basicamente constituído por proprietários individuais que atuam com veículos não projetados para este fim em horários e linhas por eles estabelecidos, geralmente de maior fluxo de passageiros e rentabilidade. Em uma disputa predatória com o sistema de transporte público legalizado, estes transportadores colocam em risco de vida os usuários transportados.

A verdade é que os transportadores clandestinos vendem a falsa ideia de um transporte seguro, confortável e rápido aos seus inocentes usuários, e camuflam a triste realidade de um número crescente de acidentes de trânsito e vítimas envolvendo esta modalidade, contribuindo diretamente para o aumento das estatísticas de mortos em acidentes de trânsito no Brasil,

Esses veículos clandestinos, além de transportarem passageiros em excesso e sem qualquer segurança, encontram-se, na sua grande maioria, em péssimo estado de conservação, e para agravar a situação, são conduzidos por pessoas sem a devida habilitação, o que certamente estão mais propensos a se envolverem em acidentes de trânsito.

As ações de fiscalização do poder público local por muitas vezes são questionadas, inclusive, perante o poder judiciário, sob alegação que inexistente a previsão legal para realização das ações fiscais, objetivando a remoção desses veículos irregulares do sistema viário local.

Se partimos da obrigatoriedade do combate ao transporte ilegal, previsto no artigo 22, inciso VII da Lei 12.587, de 2012, há necessidade de revisar a legislação com objetivo de conceder ao poder público local os mecanismos necessários para o combate do transporte ilegal de passageiros, como multas e sanções administrativas de retenção, apreensão e recolhimento do veículo irregular.

Dessa forma, contamos com o apoio dos nobres pares para aprovação da presente emenda visando manutenção da segurança dos brasileiros que necessitam de transporte para as suas locomoções diárias.

Deputado DA VITORIA  
CIDADANIA/ES

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, DE 2019**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

**EMENDA MODIFICATIVA Nº \_\_\_\_\_**

Modifique-se o §1º do art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, modificado pelo artigo 1º da Medida Provisória nº 906, de 2019:

“Art. 1º. ....  
.....

‘Art.24- .....  
.....

§1º Em Municípios com mais de cinquenta mil habitantes e em todos aqueles que integrem regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a um milhão de habitantes, deverá ser elaborado e aprovado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os seus planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana.

**JUSTIFICAÇÃO**

A importância do Plano de Mobilidade Urbana para os municípios é factual, e não apenas para os grandes municípios, os municípios de pequeno porte também tem necessidade da elaboração e aprovação do Plano, pois também enfrentam dificuldades na mobilidade urbana. A falta de transporte público por exemplo é notável nestes municípios.

Mas a obrigação da criação deste Plano, a municípios com mais de vinte mil habitantes, poderá acarretar a falta de recursos destes, pois o parágrafo oitavo desta Medida Provisória traz que caso os municípios não aprovem os Plano de Mobilidade Urbana, estes ficarão impedidos de receber recursos do Orçamento Geral da União consignados à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional. E sabemos das dificuldades que estes municípios tem para elaborar e aprovar este tipo de Plano.

A alteração para municípios de cinquenta mil habitantes, visa obrigar municípios com uma quantidade considerável de habitantes, e consequentemente com melhores condições financeiras e técnicas para a elaboração deste Plano.

Pelo exposto solicito o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,

**Deputado PAULO PIMENTA**

**PT/RS**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, DE 2019**

Altera a Lei nº 12.57, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

**EMENDA MODIFICATIVA Nº \_\_\_\_\_**

Modifique-se o §4º do art.24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, modificado pelo artigo art.1º da MP 906/2019, que passará a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º. ....

.....  
‘Art. 24. ....

.....  
§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser elaborado e aprovado até 11 de outubro de 2022”

**JUSTIFICAÇÃO**

Essa Medida Provisória nº 906/2019, altera o prazo relativo à elaboração e aprovação do Plano de Mobilidade Urbana, estipulando esse prazo para os municípios que ainda não aprovaram o Plano, aprovem até a data do dia 12 de abril de 2021.

Este prazo já teve algumas alterações e prorrogações de datas, porém muitos municípios ainda não elaboraram ou aprovaram ainda seus Planos de Mobilidade, dificultando, e prorrogando por diversas vezes o prazo.

É importante salientar que no ano de 2020 teremos eleições municipais, este dado é relevante, pois os cargos legislativos e executivos de cada cidade terão alterações, e a posse destes será apenas no começo do ano de 2021, poucos meses antes da data de 12 de abril de 2021.

A proposição de modificação da data para o dia 11 outubro de 2022, dará um prazo razoável para a elaboração e aprovação do Plano de Mobilidade Urbana. É oportuno que os municípios tenham este tempo, para regularização, podendo elaborar um Plano condizente com as características de seus municípios.

Pelo exposto solicito o acolhimento da presente emenda.

Sala da Comissão,

**Deputado PAULO PIMENTA**

**PT/RS**



**MPV 906  
00041**

**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador Rogério Carvalho

**COMISSÃO ESPECIAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, DE 2019.**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

**EMENDA N.º \_\_\_\_\_**

Suprima-se a expressão “quando couber” prevista no §1º, do art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, de que trata o artigo 1º da MPV 906, de 2019.

**JUSTIFICAÇÃO**

O objetivo desta Emenda é suprimir a faculdade dada pela MP 806 de que os planos de mobilidade urbana possam, ou não, ser integrados com os planos de desenvolvimento urbano e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana.

Assim, nosso escopo é determinar que o plano de mobilidade urbana deverá ser integrado e compatível com os planos diretores e com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana.

A sociedade brasileira ainda tem muitas lacunas para serem supridas no tocante à mobilidade urbana para que os cidadãos consigam se locomover de forma acessível e livre. A flexibilidade descrita pela MP em tela impede o exercício do direito de ir e vir a cargo de atuação real e concreto pelo Poder Público.



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador Rogério Carvalho

Solicito, portanto, aos nobres Pares apoio para esta Emenda, visando aplicação de medidas eficazes de pactuação fática das leis acerca da mobilidade urbana e direito urbanístico (plano diretor, planos de desenvolvimento urbano, planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana).

Sala das comissões, em

**Senador ROGÉRIO CARVALHO**  
**PT/SE**



**MPV 906  
00042**

**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador Rogério Carvalho

**COMISSÃO ESPECIAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, DE 2019.**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

**EMENDA N.º \_\_\_\_\_**

Suprima-se o §8º do art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, de que trata o artigo 1º da MPV 906, de 2019, e, por conexão de mérito, o §4º do referido art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012.

**JUSTIFICAÇÃO**

O objetivo desta Emenda é suprimir a eventual penalização do Município pela não elaboração do plano de mobilidade urbana, uma vez que tal hipótese apenas iria agravar a situação fiscal enfrentada atualmente pelos entes municipais e, bem pior, em absolutamente nada iria contribuir para a efetividade do escopo do programa de mobilidade urbana. Aliás, poderia até inviabilizar a posterior elaboração e implantação desse programa.

Deve-se considerar que o Poder Executivo, por ato de competência privativa, pode e deve fomentar adesão aos planos de mobilidade urbana. Há instrumentos positivos, de valorização e de caráter até premial, visando atrair o comportamento dos entes municipais. E mais, os governo federal poderia disponibilizar assessoria técnica e especializada que pudessem ajudar na elaboração desse plano.

Assim, esta emenda visa suprimir o dispositivo que estabelece





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador Rogério Carvalho

que os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana ficarão impedidos de receber recursos do Orçamento Geral da União consignados à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional até que seja cumprida a exigência prevista nesta Lei, ressalvada a hipótese de instrumentos de repasse já celebrados.

Solicito, portanto, aos nobres Pares apoio para esta Emenda, visando aplicação de medidas eficazes para viabilização do plano de mobilidade urbana, que não se coaduna com medidas que podem agravar a crise fiscal e econômica dos municípios e não se apresenta eficaz.

Sala das comissões, em

**Senador ROGÉRIO CARVALHO**  
**PT/SE**



**MPV 906  
00043**

**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador Rogério Carvalho

**COMISSÃO ESPECIAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, DE 2019.**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

**EMENDA N.º \_\_\_\_\_**

Dê-se ao §1º, do art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, de que trata o artigo 1º da MPV 906, de 2019, a seguinte redação:

Art. 24. ....

.....  
§1º. Em Municípios com mais de vinte mil habitantes e em todos aqueles que integrem regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total vinte mil habitantes, deverá ser elaborado e aprovado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os seus planos diretores e com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana.

.....

**JUSTIFICAÇÃO**

O objetivo desta Emenda é determinar que os planos de mobilidade urbana possam ser obrigatórios nas aglomerações urbanas com



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador Rogério Carvalho

população total superior a vinte mil habitantes, tal como é obrigatório para os Municípios com mais de vinte mil habitantes.

Logo, seria incoerência obrigar os entes municipais com população maior de vinte mil habitantes a formularem plano de mobilidade urbana, mas nas aglomerações urbanas tal exigência seria real apenas se o número de habitantes for superior a um milhão de habitantes – tal como na redação original da MP em tela.

E mais, retira-se a faculdade dada pela MP 906 de que os planos de mobilidade urbana possam, ou não, ser integrados com os planos de desenvolvimento urbano e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana. Assim, nosso escopo é determinar que o plano de mobilidade urbana deverá ser integrado e compatível com os planos diretores e com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana.

A sociedade brasileira ainda tem muitas lacunas para serem supridas no tocante à mobilidade urbana para que os cidadãos consigam se locomover de forma acessível e livre.

Solicito, portanto, aos nobres Pares apoio para esta Emenda.

Sala das comissões, em

**Senador ROGÉRIO CARVALHO**  
**PT/SE**



**MPV 906  
00044**

**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador Rogério Carvalho

**COMISSÃO ESPECIAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, DE 2019.**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

**EMENDA N.º \_\_\_\_\_**

Dê-se ao §8º do art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, de que trata o artigo 1º da MPV 906, de 2019, a seguinte redação:

Art. 24. ....

§8º. O incentivo para a elaboração do plano de mobilidade urbana dar-se-á mediante a concessão de estímulos econômicos e materiais, e concessão de prêmios, bem como auxílio técnico e especializado para feitura do referido plano, compreendendo:

I – facilidades e reabertura de prazos para renegociação de dívidas, sem redução do valor principal, das multas e juros;

II – doação, permuta, cessão de uso ou concessão de direito real de uso de imóveis ou bens móveis destinados a serviços de infraestrutura de implantação de ações governamentais de mobilidade urbana;

III – prestação de serviço técnico e especializado visando auxiliar, contribuir e viabilizar a elaboração do plano de mobilidade urbana.

.....



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador Rogério Carvalho

**JUSTIFICAÇÃO**

O objetivo desta Emenda é criar incentivos reais visando fomentar adesão aos planos de mobilidade urbana. Há instrumentos positivos, de valorização e de caráter até premial visando atrair o comportamento dos entes municipais. Logo, a União deve disponibilizar assessoria técnica e especializada que possam ajudar na elaboração desse plano.

Assim, rejeitamos a proposta original da MP em tela de penalizar o Município pela não elaboração do plano de mobilidade urbana, uma vez que tal hipótese apenas iria agravar a situação fiscal enfrentada atualmente pelos entes municipais e, bem pior, em absolutamente nada iria contribuir para a efetividade do escopo do programa de mobilidade urbana. Aliás, poderia até inviabilizar a posterior elaboração e implantação desse programa.

O regime federativo inaugurado com a redemocratização da década de 1980 incluiu os municípios como componentes da Federação e lhes deu poder de auto-organização. Este projeto é legitimado no artigo 29 da Constituição de 1988 onde é determinada a criação da Lei Orgânica Municipal, considerada a “Constituição dos municípios”. Com essa Lei, previu-se a cooperação entre União e os entes federados, a descentralização política administrativa, e a busca por maior integração econômica nacional para a diminuição das desigualdades regionais.

Nesse novo formato institucional, os municípios passaram a possuir encargos de natureza privada, como organizar e prestar serviços públicos de interesse local (transporte coletivo, a educação pré-escolar e o ensino fundamental). Assim, lhes foi atribuído fontes de renda própria, com arrecadação através de diversas fontes fiscais e parafiscais, desde que contem com forte apoio financeiro dos Estados e da União.

Solicito, portanto, aos nobres Pares apoio para esta Emenda, visando aplicação de medidas eficazes para viabilização do plano de mobilidade urbana, que não se coaduna com medidas que podem agravar a



**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador Rogério Carvalho

crise fiscal e econômica dos municípios e não se apresenta eficaz .

Sala das comissões, em

**Senador ROGÉRIO CARVALHO**

**PT/SE**



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA  
**MPV 906**  
**00045**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

data  
 26/11/2019

proposição  
**MPV 906/2019**

Autor  
 Deputado Carlos Zarattini

nº do prontuário  
 56398

1. ☐ Supressiva    2. ☐ Substitutiva    3. ☒ X Modificativa    4. ☐ Aditiva    5. ☐ Substitutivo global

| Página | Artigo | Parágrafo | Inciso | Alínea |
|--------|--------|-----------|--------|--------|
|--------|--------|-----------|--------|--------|

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Inclua-se, onde couber, artigo na Medida Provisória nº 906, de 2019, com a seguinte redação:

O artigo 11-A da Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012, e o seu Parágrafo Único passarão a vigorar com a seguinte redação:

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal autorizar, 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 autorização, regulamentação e fiscalização do serviço de transporte remunerado 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”.

**JUSTIFICATIVA**

A Política Metropolitana de Mobilidade Urbana constitui um conjunto de conceitos, objetivos e diretrizes, por meio do qual a União, em articulação com os Estados, Distrito Federal e Municípios, integrantes das regiões metropolitanas, estabelecerá critérios para organização metropolitana do sistema de transporte a fim de garantir a mobilidade da população nestas regiões.

A princípio, é de se considerar o modelo de divisão de competências no que concerne ao transporte coletivo inscrito na própria Constituição:.

Art. 21. Compete à União:

.....  
 XII – explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

.....  
 d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;  
 e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

.....  
 .....



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

|                                                                                                                                                                                                                                       |                                   |                           |        |        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------|--------|--------|
| data<br>26/11/2019                                                                                                                                                                                                                    | proposição<br><b>MPV 906/2019</b> |                           |        |        |
| Autor<br>Deputado Carlos Zarattini                                                                                                                                                                                                    |                                   | n° do prontuário<br>56398 |        |        |
| 1. <input type="checkbox"/> Supressiva    2. <input type="checkbox"/> Substitutiva    3. <input checked="" type="checkbox"/> X Modificativa    4. <input type="checkbox"/> Aditiva    5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global |                                   |                           |        |        |
| Página                                                                                                                                                                                                                                | Artigo                            | Parágrafo                 | Inciso | Alínea |

### TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Art. 30. Compete aos municípios:

I – legislar sobre assuntos de interesse local;

V – organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”.

Diante do exposto, é de se notar que compete aos municípios cuidar dos assuntos de interesses locais. Não por outra razão, propõe-se que, no que concerne ao transporte remunerado privado individual de passageiros, a sua autorização seja feita pelos próprios municípios e pelo Distrito Federal. Garante-se, desta forma, que as inovações tecnológicas no âmbito do transporte abriguem-se numa plataforma de regras estáveis, remetendo as acomodações para a devida regulamentação.

Sala da Comissão,

**Deputado CARLOS ZARATTINI**  
**PT/SP**



**COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, DE 2019**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, DE 2019**

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Acrescente-se os seguintes parágrafos texto do Art.24, do Art.1º da MP nº 906, de 2019:

“Art.24.....

§ 9º Nas linhas férreas que adentrem áreas urbanas, será avaliada a necessidade de adequações, ampliações ou abertura de novas travessias de passagem em nível devidamente sinalizadas;

§ 10 A elaboração dos projetos técnicos referentes às travessias de que trata o § 9º terá a participação ativa dos Municípios diretamente afetados pelas linhas férreas ativas.

§ 11 Na adequação, ampliação ou construção de novas travessias de passagem de nível nos Municípios diretamente afetados pelas linhas férreas, a fixação das distâncias entre as travessias de passagens deverá observar a particularidade da região, o fluxo de veículos, o contingente populacional, o plano viário e o uso e a ocupação do solo dos respectivos Entes.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A Lei nº 12.587/12, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana que visa contemplar assuntos inerentes ao transporte público coletivo, circulação viária, integração do transporte público com o privado, entre outros.

Entretanto, não há qualquer dispositivo que trate de eventuais adequações, ampliações ou abertura de novas travessias de passagem em nível. Assim, por meio desta Emenda buscamos sanar o problema,

estabelecendo diretrizes para orientar a instalação das passagens de nível. Hoje a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) obedecem a distância mínima de 1.500 metros entre as passagens, estipulada na NBR 15680:2017 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Fato é que o Brasil é um País singular, onde há diferentes realidades, e isso precisa ser considerado. Assim, é necessário levar em conta as peculiaridades regionais das áreas urbanas por onde passam as linhas férreas, com a devida participação dos Municípios envolvidos, no processo de discussão e de elaboração dos projetos técnicos de adequações, ampliações ou abertura de novas travessias de passagem em nível.

São esses os fundamentos que abrigam a presente iniciativa, formulada com vistas a aprimorar a vida urbana de milhares de brasileiros que moram em áreas por onde passam ferrovias.

Em vista do exposto, pedimos o apoio de nossos Pares Congressistas para a aprovação desta Emenda Aditiva.

Sala das Sessões, em        de novembro de 2019.

**LUIZÃO GOULART**  
**Deputado Federal Republicanos/PR**