



CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA N.º 818, DE 2018 **(Do Poder Executivo)**

MENSAGEM Nº 41/18
AVISO Nº 40/18 – C. Civil

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; tendo parecer da Comissão Mista pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência; pela adequação financeira e orçamentária; pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa; e, no mérito, pela aprovação desta, e pela aprovação total ou parcial das Emendas nº 1, 2, 7, 9 a 14; 17, 29, 31 e 36, na forma do Projeto de Lei de Conversão nº 11, de 2018; e pela rejeição das Emendas de nº 3 a 6; 8, 15, 16, 18 a 28; 30, 32 a 35; e 37 a 39 (Relator: DEP. FAUSTO PINATO).

DESPACHO:
AO PLENÁRIO, PARA LEITURA. PUBLIQUE-SE.

SUMÁRIO

I – Medida inicial

II – Na Comissão Mista:

- Emendas apresentadas (39)
- Parecer do relator
- 1º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- 1ª Complementação de voto
- 2ª Complementação de voto
- 2º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- Decisão da Comissão
- Projeto de Lei de Conversão nº 11, de 2018, adotado

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 11 DE JANEIRO DE 2018

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e 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:

Art. 1º A Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 12.
.....

§ 2º

I - a promoção de audiências públicas com a participação de representantes da sociedade civil e da população;

.....

§ 3º As audiências públicas a que se referem o inciso I do § 2º serão precedidas de ampla divulgação em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana.

§ 4º A realização de audiências públicas ocorrerá segundo os critérios estabelecidos pela instância colegiada deliberativa a que se refere o inciso II do **caput** do art. 8º, respeitadas as disposições desta Lei e das leis complementares que instituïrem as unidades territoriais.” (NR)

“Art. 21.

I -

a) garantir o cumprimento do disposto no **caput** do art. 10 no prazo de cinco anos, contado da data da instituição da região metropolitana ou da aglomeração urbana; e

b) a elaboração, no âmbito da estrutura de governança interfederativa, e a aprovação pela instância colegiada deliberativa, até 31 de dezembro de 2021, do plano de desenvolvimento urbano integrado das regiões metropolitanas ou das aglomerações urbanas; e

.....” (NR)

alterações:

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes

“Art. 24.
.....

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana será compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de entrada em vigor desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo.

§ 6º Os Municípios que descumprirem o prazo previsto no § 4º ficarão impedidos de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana até que seja elaborado o plano a que refere o **caput.**” (NR)

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

Brasília, 11 de janeiro de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

Brasília, 11 de Outubro de 2017

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

A Lei 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que Institui o Estatuto da Metrópole, estabelece diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas instituídas pelos Estados, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado e outros instrumentos de governança interfederativa, e critérios para o apoio da União a ações que envolvam governança interfederativa no campo do desenvolvimento urbano.

Em seu artigo 2º, inciso IV, a lei cria o conceito de "governança interfederativa", definido como sendo o “compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da federação em termos de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum”.

O Estatuto determina, ainda, a elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI), que deverá ser aprovado por lei estadual (art. 2o, inciso III, item c; art. 9º, I e arts. 10, 11 e 12) e é definido como “instrumento que estabelece, com base em processo permanente de planejamento, as diretrizes para o desenvolvimento urbano da região metropolitana ou da aglomeração urbana”.

E, ainda, no art. 21 de suas disposições finais, estabelece que incorrerá em improbidade administrativa o governador ou agente público que não adotar providências para a elaboração e aprovação do PDUI no prazo estabelecido.

Considerando que o PDUI constitui instrumento inédito, cuja relevância tem implicação direta no planejamento regional e na implantação das políticas públicas em unidades territoriais em todo o Brasil, o prazo para sua elaboração, estabelecido inicialmente pelo Estatuto da Metrópole, é escasso, tendo em vista sua abrangência temática, e complexidade de preparação, formulação e execução, exigindo interlocução entre municípios envolvidos, participação ativa da sociedade civil e dos órgãos públicos ligados às funções públicas de interesse comum. Além disso, é necessário garantir recursos financeiros para a ampla estrutura logística e de pessoal à entidade, pública ou privada, que vier a ser responsável por sua execução. Outro aspecto relevante diz respeito ao fato de que até o presente não há PDUI elaborado de acordo com os requisitos exigidos pelo Estatuto da Metrópole, sendo apenas sete Regiões Metropolitanas, das vinte mais importantes do país, que avançaram além dos Termos de Referência para a sua elaboração. Por fim, em vista da grave consequência de improbidade administrativa, nos termos da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, a ser imputada a governadores e agentes públicos, na hipótese de não execução do PDUI no prazo legal, sua dilação é imprescindível.

Além do exposto, a elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado deve ocorrer em ambiente de amplo e democrático processo de discussão de propostas do poder público e da sociedade civil. Para tanto, o Estatuto da Metrópole determina a realização de audiências públicas e debates em cada município que integre as unidades territoriais instituídas no Brasil. Essa determinação, entretanto, não se compatibiliza com as questões de interesse comum, cujas soluções devem ser buscadas de maneira integrada e compartilhada. Além disso, deve-se observar que há diversidade e heterogeneidade na composição e organização das Regiões Metropolitanas no Brasil. Nesses termos, a indicação para que a instância colegiada deliberativa de região metropolitana ou aglomeração urbana estabeleça os critérios para a realização de audiências públicas é mais adequado.

Nesse raciocínio, ressalte-se que as questões abrangidas em plano regional desta escala não se comparam a planos diretores municipais, cujo escopo se refere a temas locais. É de se notar ainda que, em regiões metropolitanas ou aglomerações urbanas, integradas por muitos municípios, essa exigência torna-se inviável de cumprir, especialmente no que tange à grande quantidade de atores envolvidos em sua condução, gerando esforço conjunto e integrado, o que acarretará custos e logística de alta complexidade, além de deseconomia. Esses são apenas alguns aspectos que, em última instância, não se coadunam com os objetivos do próprio plano.

Por tais razões, propõe-se que cada unidade territorial - região metropolitana ou aglomeração urbana - possa definir, por meio de seu organismo colegiado deliberativo, a melhor forma se serem realizadas as audiências públicas, consideradas as especificidades e características dessas unidades territoriais e as peculiaridades regionais.

A falta de clareza e a carência de técnica legislativa da redação, patentes no Estatuto da Metrópole, têm levado a uma série de conflitos e equívocos interpretativos, seja quanto ao tratamento conferido aos instrumentos de planejamento, seja quanto ao sistema de governança estabelecido, além dos conceitos técnicos adotados, o que requer urgentes revisões e aprimoramento da lei, cuja competência para tanto é do Ministério das Cidades.

Quanto à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, ao instituir a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), prevê atribuições e obrigações para todos os entes da federação.

A referida Lei obriga os municípios acima de 20 (vinte) mil habitantes e as demais categorias de municípios obrigados à elaboração do Plano Diretor pelo Estatuto da Cidade à elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana.

A PNMU prevê que a União preste assistência técnica e financeira, além de capacitar pessoas e instituições de todas as esferas, dentre outras atribuições. Em atendimento aos referidos dispositivos, a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB), do Ministério das Cidades, instituiu o Programa de Apoio à Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

Para que o referido Programa atue de modo efetivo, com planos consistentes e adequados às condições urbanas existentes e às necessidades da população, propõe-se a ampliação do prazo para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

As alterações propostas pela Minuta de Medida Provisória aperfeiçoam as leis originais e permitem efetivar a política de planejamento local e regional, considerando a relevância dos temas para o país, o tamanho e diversidades do território nacional, no âmbito da política urbana

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Bruno Cavalcanti de Araújo

Mensagem nº 41

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 818, de 11 de janeiro de 2018, que “Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da MetrÓpole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana”.

Brasília, 11 de janeiro de 2018.

LEI Nº 13.089, DE 12 DE JANEIRO DE 2015

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

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO III
DA GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA DE REGIÕES METROPOLITANAS E DE
AGLOMERAÇÕES URBANAS

.....

Art. 8º A governança interfederativa das regiões metropolitanas e das aglomerações urbanas compreenderá em sua estrutura básica:

- I - instância executiva composta pelos representantes do Poder Executivo dos entes federativos integrantes das unidades territoriais urbanas;
- II - instância colegiada deliberativa com representação da sociedade civil;
- III - organização pública com funções técnico-consultivas; e
- IV - sistema integrado de alocação de recursos e de prestação de contas.

CAPÍTULO IV
DOS INSTRUMENTOS DE DESENVOLVIMENTO URBANO
INTEGRADO

Art. 9º Sem prejuízo da lista apresentada no art. 4º da Lei nº 10.257, de 10 de julho 2001, no desenvolvimento urbano integrado de regiões metropolitanas e de aglomerações urbanas serão utilizados, entre outros, os seguintes instrumentos:

- I - plano de desenvolvimento urbano integrado;
- II - planos setoriais interfederativos;
- III - fundos públicos;
- IV - operações urbanas consorciadas interfederativas;
- V - zonas para aplicação compartilhada dos instrumentos urbanísticos previstos na Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001;
- VI - consórcios públicos, observada a Lei nº 11.107, de 6 de abril de 2005;
- VII - convênios de cooperação;
- VIII - contratos de gestão;
- IX - compensação por serviços ambientais ou outros serviços prestados pelo Município à unidade territorial urbana, conforme o inciso VII do *caput* do art. 7º desta Lei;
- X - parcerias público-privadas interfederativas.

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

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

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

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

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

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

Art. 12. O plano de desenvolvimento urbano integrado de região metropolitana ou de aglomeração urbana deverá considerar o conjunto de Municípios que compõem a unidade territorial urbana e abranger áreas urbanas e rurais.

§ 1º O plano previsto no *caput* deste artigo deverá contemplar, no mínimo:

I - as diretrizes para as funções públicas de interesse comum, incluindo projetos estratégicos e ações prioritárias para investimentos;

II - o macrozoneamento da unidade territorial urbana;

III - as diretrizes quanto à articulação dos Municípios no parcelamento, uso e ocupação no solo urbano;

IV - as diretrizes quanto à articulação intersetorial das políticas públicas afetas à unidade territorial urbana;

V - a delimitação das áreas com restrições à urbanização visando à proteção do patrimônio ambiental ou cultural, bem como das áreas sujeitas a controle especial pelo risco de desastres naturais, se existirem; e

VI - o sistema de acompanhamento e controle de suas disposições.

§ 2º No processo de elaboração do plano previsto no *caput* deste artigo e na fiscalização de sua aplicação, serão assegurados:

I - a promoção de audiências públicas e debates com a participação de representantes da sociedade civil e da população, em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana;

II - a publicidade quanto aos documentos e informações produzidos; e

III - o acompanhamento pelo Ministério Público.

CAPÍTULO V DA ATUAÇÃO DA UNIÃO

Seção I

Do Apoio da União ao Desenvolvimento Urbano Integrado

Art. 13. Em suas ações incluídas na política nacional de desenvolvimento urbano, a União apoiará as iniciativas dos Estados e dos Municípios voltadas à governança interfederativa, observados as diretrizes e os objetivos do plano plurianual, as metas e as prioridades fixadas pelas leis de diretrizes orçamentárias e o limite das disponibilidades propiciadas pelas leis orçamentárias anuais.

.....

CAPÍTULO VI DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 19. (VETADO).

Art. 20. A aplicação das disposições desta Lei será coordenada pelos entes públicos que integram o Sistema Nacional de Desenvolvimento Urbano - SNDU, assegurando-se a participação da sociedade civil.

§ 1º O SNDU incluirá um subsistema de planejamento e informações metropolitanas, coordenado pela União e com a participação dos Governos estaduais e municipais, na forma do regulamento.

§ 2º O subsistema de planejamento e informações metropolitanas reunirá dados estatísticos, cartográficos, ambientais, geológicos e outros relevantes para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas.

§ 3º As informações referidas no § 2º deste artigo deverão estar preferencialmente georreferenciadas.

Art. 21. Incorre em improbidade administrativa, nos termos da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992:

I - o governador ou agente público que atue na estrutura de governança interfederativa que deixar de tomar as providências necessárias para:

a) garantir o cumprimento do disposto no caput do art. 10 desta Lei, no prazo de 3 (três) anos da instituição da região metropolitana ou da aglomeração urbana mediante lei complementar estadual;

b) elaborar e aprovar, no prazo de 3 (três) anos, o plano de desenvolvimento urbano integrado das regiões metropolitanas ou das aglomerações urbanas instituídas até a data de entrada em vigor desta Lei mediante lei complementar estadual;

II - o prefeito que deixar de tomar as providências necessárias para garantir o cumprimento do disposto no § 3º do art. 10 desta Lei, no prazo de 3 (três) anos da aprovação do plano de desenvolvimento integrado mediante lei estadual.

Art. 22. As disposições desta Lei aplicam-se, no que couber, às regiões integradas de desenvolvimento que tenham características de região metropolitana ou de aglomeração urbana, criadas mediante lei complementar federal, com base no art. 43 da Constituição Federal, até a data de entrada em vigor desta Lei.

Parágrafo único. A partir da data de entrada em vigor desta Lei, a instituição de unidades territoriais urbanas que envolvam Municípios pertencentes a mais de um Estado deve ocorrer na forma prevista no art. 4º, sem prejuízo da possibilidade de constituição de consórcios intermunicipais.

.....

.....

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:

.....

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

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - os polos geradores de viagens;
- VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

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

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

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

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para

elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

CAPÍTULO VI
DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

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

.....
.....

Ofício nº 254 (CN)

Brasília, em 9 de maio de 2018.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Rodrigo Maia
Presidente da Câmara dos Deputados

Assunto: Encaminha processado de Medida Provisória.

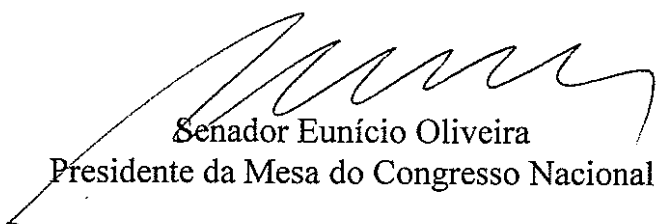
Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, nos termos do § 8º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, o processado da Medida Provisória nº 818, de 2018, que “Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e 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 39 (trinta e nove) emendas e a Comissão Mista emitiu o Parecer nº 1, de 2018 (CM MPV nº 818, de 2018), que conclui pelo PLV nº 11, de 2018.

Esclareço a Vossa Excelência que o texto da matéria foi disponibilizado, em meio digital, por intermédio do autenticador no sítio dessa Casa.

Atenciosamente,


Senador Eunício Oliveira
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

wgl/mpv18-818

Secretaria de Expediente
MPV Nº 818 18
Fls. 234

Secretaria-Geral da Mesa SESP/09/Mai/2018 20:19
Ponto: 4553
Ass.: Franizela
Ort.sem: CN



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória N° 818**, de 2018, que *"Altera a Lei n° 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da MetrÓpole, e a Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana."*

PARLAMENTARES	EMENDAS N°S
Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)	001; 002; 003; 004
Deputado Federal Mauro Lopes (PMDB/MG)	005; 006
Deputado Federal José Guimarães (PT/CE)	007; 008
Deputado Federal Miguel Haddad (PSDB/SP)	009; 010; 011; 012; 013; 014
Deputada Federal Leandre (PV/PR)	015; 016; 017
Deputado Federal Vitor Lippi (PSDB/SP)	018
Senador Pedro Chaves (PSC/MS)	019
Deputado Federal Weverton Rocha (PDT/MA)	020; 021
Deputada Federal Professora Dorinha Seabra Rezende (DEM/TO)	022; 023
Senador Eduardo Lopes (PRB/RJ)	024
Deputado Federal Izalci Lucas (PSDB/DF)	025
Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	026; 027; 028
Senador Roberto Rocha (PSDB/MA)	029
Senador Wilder Morais (PP/GO)	030
Deputado Federal João Paulo Papa (PSDB/SP)	031; 032
Deputado Federal Paulo Pimenta (PT/RS)	033; 034; 035
Deputado Federal Ezequiel Fonseca (PP/MT)	036
Deputado Federal Alfredo Kaefer (PSL/PR)	037; 038; 039

TOTAL DE EMENDAS: 39

DESPACHO: Encaminhe-se à Comissão Mista da Medida Provisória n° 818, de 2018



**MPV 818
00001**

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

EMENDA nº - CM
(à MPV nº 818, de 2018)

Dê-se ao artigo 2º da Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

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

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados;

III - prioridade dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

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

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

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

VII - 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;**

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

XI – garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

X – tratamento tributário que beneficie o usuário do transporte público coletivo de passageiros, mediante incentivos fiscais ao serviço ofertado.

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

Art. 24.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana será compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de entrada em vigor desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo.

§ 6º Os Municípios que descumprirem o prazo previsto no § 4 o ficarão impedidos de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana até que seja elaborado o plano a que refere o caput.” (NR)

JUSTIFICATIVA

Decorrido seis 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.

Ao tratarmos das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, é importante deixar destacado em um inciso específico (inciso III, artigo 6º) no texto da lei a diretriz da prioridade do transporte público coletivo sobre o transporte individual de passageiros.

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 melhorem a



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

mobilidade urbana, como os projetos de corredores exclusivos e de faixa preferenciais destinadas ao transporte público coletivo.

Além disso, há necessidade de estabelecer uma nova diretriz que permita garantir a sustentabilidade dos atuais sistemas de transporte público coletivo das cidades de forma de preservar os direitos básicos dos usuários, como a continuidade do serviço, o acesso universal para todos mediante tarifas módicas.

Sob mesmo prisma, é importante introduzir 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 da Comissão, 05 de fevereiro de 2018.

Senador **ACIR GURGACZ**

PDT/RO



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

EMENDA nº - CM
(à MPV nº 818, de 2018)

Dê-se ao artigo 2º da Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 8º

.....

X – incentivo ao pagamento da tarifa por meio eletrônico, mediante o estabelecimento de valores tarifários diferenciados.

.....

§ 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.

.....

Art. 24.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana será compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta Lei.



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de entrada em vigor desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo.

§ 6º Os Municípios que descumprirem o prazo previsto no § 4 o ficarão impedidos de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana até que seja elaborado o plano a que refere o caput.” (NR)

JUSTIFICATIVA

Decorrido seis 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.

A maioria das cidades brasileiras já dispõem de sistemas de pagamento da tarifa do transporte público coletivo de passageiros, mediante créditos eletrônicos inseridos em cartões de pagamento.

Essa modalidade de pagamento traz maior segurança a bordo do transporte público coletivo para os usuários, pois elimina o manuseio de dinheiro, bem como concede maior celeridade ao serviço, uma vez que evita a formação de longas filas que acontecem por causa da demora que existe quando o pagamento é feito em dinheiro.

Dessa forma é importante estabelecer uma nova diretriz na política tarifária que permita o incentivo ao pagamento por meio eletrônico da tarifa, mediante valor diferenciado daquele que realiza o pagamento em dinheiro.

Outro ponto que há necessidade de ser revisto nas diretrizes para política tarifária é com 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 conseqüentemente, maior vai ser o valor da tarifa.



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

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.

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).

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.

Sala da Comissão, 05 de fevereiro de 2018.

Senador **ACIR GURGACZ**
PDT/RO



**MPV 818
00003**

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

EMENDA nº - CM
(à MPV nº 818, de 2018)

Dê-se ao artigo 2º da Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 22- :
.....

VII – priorizar o transporte público coletivo no sistema viário;
.....

Art. 24.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana será compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de entrada em vigor desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo.

§ 6º Os Municípios que descumprirem o prazo previsto no § 4º ficarão impedidos de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana até que seja elaborado o plano a que refere o caput.” (NR)



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

JUSTIFICATIVA

Decorrido seis 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.

Nos últimos anos tem se observado número crescente de veículos nas cidades, o que tem gerado o aumento acentuado de congestionamentos das vias urbanas, prejudicando assim a mobilidade das pessoas,

Dessa forma o poder público tem que estar atento a este fenômeno negativo e buscar novas medidas que melhorem a mobilidade das pessoas nas cidades, principalmente para aquelas que utilizam o transporte público coletivo nos seus deslocamentos diários.

Assim, a presente emenda busca aprimorar as atribuições dos órgãos gestores visando a priorização do transporte público coletivo no sistema viário e assim beneficiar milhões de brasileiros que utilizam este meio de transporte.

Sala da Comissão, 05 de fevereiro de 2018.

Senador **ACIR GURGACZ**

PDT/RO



**MPV 818
00004**

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

EMENDA nº - CM
(à MPV nº 818, de 2018)

Dê-se ao artigo 1º da Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, a seguinte redação:

Art. 1º A Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“ Art. 1º

.....
§ 2º Na aplicação das disposições desta Lei, serão observadas as normas gerais de direito urbanístico estabelecidas na Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, **na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**, e em outras leis federais, bem como as regras que disciplinam a política nacional de desenvolvimento urbano, a política nacional de desenvolvimento regional e as políticas setoriais de habitação, saneamento básico e meio ambiente.

Art. 12.....

§ 2º

I - a promoção de audiências públicas com a participação de representantes da sociedade civil e da população;

.....



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

§ 3º As audiências públicas a que se referem o inciso I do § 2º serão precedidas de ampla divulgação em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana.

§ 4º A realização de audiências públicas ocorrerá segundo os critérios estabelecidos pela instância colegiada deliberativa a que se refere o inciso II do caput do art. 8º, respeitadas as disposições desta Lei e das leis complementares que instituírem as unidades territoriais.” (NR) “

Art. 21.

a) garantir o cumprimento do disposto no caput do art. 10 no prazo de cinco anos, contado da data da instituição da região metropolitana ou da aglomeração urbana; e

b) a elaboração, no âmbito da estrutura de governança interfederativa, e a aprovação pela instância colegiada deliberativa, até 31 de dezembro de 2021, do plano de desenvolvimento urbano integrado das regiões metropolitanas ou das aglomerações urbanas; e”
(NR)

JUSTIFICATIVA

O Estatuto da Metr pole estabelece diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execu o das fun es públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e em aglomera es urbanas instituídas pelos Estados, permitindo assim uma governança interfederativa adequada aos interesses das popula es residentes nas cidades situadas nessas regiões.

Considerando a existência de redes de transporte público coletivo de passageiros ligando as cidades integrantes de regiões metropolitanas e aglomerados urbanos, há necessidade que as a es a serem adotadas pela governança



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

interfederativa para melhoria da mobilidade urbana estejam em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Assim a presente emenda estabelece que as normas do Estatuto da MetrÓpole serão aplicadas em observância na normatização da Política Nacional de Mobilidade prevista na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Sala da Comissão, 05 de fevereiro de 2018.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Acir Gurgacz', is written over a faint, larger version of the same signature.

Senador **ACIR GURGACZ**

PDT/RO

EMENDA nº - CM

(à MPV nº 818, de 2018)

Dê-se ao artigo 1º da Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, a seguinte redação:

“Art. 1º A Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.
12.....
.....

§ 1º
.....
.....

VII – diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana prevista na Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

VIII – sistema de fiscalização e controle dos serviços públicos delegados preferencialmente em parceria com os demais entes federativos, inclusive no exercício da atribuição expressa no artigo 22, inciso VII da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

§ 2º
.....
.....

I - a promoção de audiências públicas com a participação de representantes da sociedade civil e da população;
.....
.....

§ 3º As audiências públicas a que se referem o inciso I do § 2º serão precedidas de ampla divulgação em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana.

§ 4º A realização de audiências públicas ocorrerá segundo os critérios estabelecidos pela instância colegiada deliberativa a que se refere o inciso II do caput do art. 8º, respeitadas as disposições desta Lei e das leis complementares que instituírem as unidades territoriais.” (NR)
“

Art. 21.
.....
.....

a) garantir o cumprimento do disposto no caput do art. 10 no prazo de cinco anos, contado da data da instituição da região metropolitana ou da aglomeração urbana; e

b) a elaboração, no âmbito da estrutura de governança interfederativa, e a aprovação pela instância colegiada deliberativa, até 31 de dezembro de 2021, do plano de desenvolvimento urbano integrado das regiões metropolitanas ou das aglomerações urbanas; e
.....
” (NR)

Justificativa

As regiões metropolitanas e aglomerados urbanos possuem redes de transporte público coletivo de passageiros maciçamente utilizados pelas populações para os seus deslocamentos diários entre as cidades integrantes nessas regiões.

Esse serviço de transporte público coletivo é gerenciado, na maioria das vezes, por um órgão gestor do Estado em parceria com as cidades que constituem a região metropolitana e o aglomerado urbano, mediante regulamentos e respeitando a autonomia de cada município.

Se considerarmos que os municípios em geral, inclusive os integrantes das regiões metropolitanas e aglomerados urbanos, são obrigados a seguir os princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, previstos na Lei 12.587/2012, principalmente no trato do serviço de transporte público coletivo de passageiros, há necessidade que o Estatuto da Metrópole discipline essa aplicabilidade por ocasião da elaboração do plano de desenvolvimento integrado, conforme previsto no artigo 12 da presente lei.

Além disso, há necessidade de permitir que o plano de desenvolvimento integrado possa adotar um sistema de fiscalização e controle dos serviços públicos delegados preferencialmente em parceria com os demais entes federativos, no caso com a União e Estados, principalmente no combate ao transporte ilegal de passageiros, o qual tem aumentado gradativamente nas regiões metropolitanas ameaçando a vida da população.

Sala da Comissão,

Deputado Federal MAURO LOPES
(PMDB/MG)

EMENDA nº - CM

(à MPV nº 818, de 2018)

Dê-se ao artigo 1º da Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, a seguinte redação:

“Art. 1º A Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.5º

V – a rede de transporte público coletivo intermunicipal de passageiros.

Art.6º

VIII – prioridade do transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

Art.7º

VIII – garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo intermunicipal de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

Art.
12.....

.....
.....

I - a promoção de audiências públicas com a participação de representantes da sociedade civil e da população;

.....
.....
.....

§ 3º As audiências públicas a que se referem o inciso I do § 2º serão precedidas de ampla divulgação em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana.

*§ 4º A realização de audiências públicas ocorrerá segundo os critérios estabelecidos pela instância colegiada deliberativa a que se refere o inciso II do caput do art. 8º, respeitadas as disposições desta Lei e das leis complementares que instituírem as unidades territoriais.”
(NR) “*

Art. 21.

.....
.....

a) garantir o cumprimento do disposto no caput do art. 10 no prazo de cinco anos, contado da data da instituição da região metropolitana ou da aglomeração urbana; e

b) a elaboração, no âmbito da estrutura de governança interfederativa, e a aprovação pela instância colegiada deliberativa, até 31 de dezembro de 2021, do plano de desenvolvimento urbano integrado das regiões metropolitanas ou das aglomerações urbanas; e

.....
....." (NR)

Justificativa

As regiões metropolitanas e aglomerados urbanos possuem redes de transporte público coletivo de passageiros largamente utilizados pelas populações para os seus deslocamentos diários entre as cidades integrantes nessas regiões.

Esse serviço de transporte público coletivo é gerenciado, na maioria das vezes, por um órgão gestor do Estado em parceria com as cidades que constituem a região metropolitana e o aglomerado urbano.

O transporte público coletivo é considerado essencial pela Constituição Federal, conforme disciplinado no artigo 30, inciso V.

Apesar disso, o Estatuto da MetrÓpole trata esse assunto de forma tímida no parágrafo 2º do artigo 1º da Lei 13.089/2015.

Assim sendo, a presente emenda pretende tratar de forma clara e objetiva o transporte público coletivo de passageiros no Estatuto da MetrÓpole, estabelecendo que as leis complementares que instituírem as regiões metropolitanas e aglomerados urbanos deverão disciplinar as redes de transporte público coletivo de passageiros que atenderão a população residente nos agrupamentos de municípios, bem como garantir a sua sustentabilidade econômica visando preservar os interesses básicos dos usuários, como a continuidade, universalidade e modicidade tarifária.

Além disso, dispor que a governança interfederativa das regiões metropolitanas e aglomerados urbanos ao tratar de transporte público coletivo considere o princípio da

prioridade desse modal sobre o transporte individual de passageiros, conforme consta da Lei 12.587/2012, como forma de melhorar os deslocamentos da população que utiliza maciçamente esse serviço público diariamente.

Sala da Comissão,

Deputado Federal MAURO LOPES
(PMDB/MG)



**MPV 818
00007**

EMENDA Nº _____/_____

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA

___/___/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 2017

TIPO

1 [] SUPRESSIVA 2 [] AGLUTINATIVA 3 [] SUBSTITUTIVA 4 [X] MODIFICATIVA
5 [x] ADITIVA

AUTOR DEPUTADO JOSÉ GUIMARÃES	PARTIDO PT	UF CE	PÁGINA 01/02
----------------------------------	---------------	----------	-----------------

EMENDA ADITIVA Nº _____

Inclua-se §4º ao art. 20 da Lei nº 13.089/2015 alterado pelo art. 1º da MP nº 818/2017 com a seguinte redação:

Art. 1º.....

“ Art. 20.....

.....

§4º Os projetos das leis complementares estaduais referidas nos artigos 3º, 4º e 5º desta Lei para a criação de uma Região Metropolitana, Aglomeração Urbana ou de Micro Região devem ser precedidos de estudos técnicos e audiências públicas envolvendo todos os Municípios pertencentes à unidade territorial, para que se justifique de forma técnica, econômica e social a necessidade do Planejamento Urbano Regional Integrado, com a definição das funções públicas de interesse comum, e aprovados nos Conselhos das Cidades dos municípios atingidos”.

JUSTIFICAÇÃO

As vésperas de vencer o prazo legal estabelecido pelo Estatuto da Metrópole - Lei 13.089/15, para a sua implantação com a Governança Interfederativa e a elaboração, com a aprovação, mediante Lei Complementar Estadual, dos Planos de Desenvolvimento Integrado – PDUI, foi enviado ao Congresso Nacional, em novembro/2017 o PL9011/2017 e, agora, em 11 de janeiro/2018, a MP818/2018. Ambos com um mesmo propósito, de ganhar tempo e de retirar Direitos Constitucionais dos Municípios, da sociedade civil, no que se refere aos debates com a participação de representantes da sociedade civil, em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana.

Num Estado Democrático e Social de Direito, como se pode permitir que um Plano Metropolitano de Desenvolvimento Urbano Integrado, que engloba um aglomerado de Municípios, não venha ser produzido através dos debates democráticos nesses Municípios?

Visando “a defesa da sociedade democrática e das liberdades fundamentais” e a defesa do adequado planejamento urbano regional integrado e participativo, com base na Constituição Federal, no Estatuto das Cidades e em Resoluções do ConCidades, consideramos ser inadequado subtrair do texto da Lei “**os debates em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana**”, sendo que os Prefeitos são obrigados a adequar os Planos Diretores Municipais ao Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado - PDUI. Sem a promoção de debates com a sociedade civil e com os técnicos do Planejamento Urbano Municipal em todos os Municípios durante o processo de elaboração dos PDUIs, seria uma afronta à autonomia Municipal e à gestão democrática das cidades prevista no Estatuto das Cidades e um dos princípios de governança interfederativa prevista no Estatuto da Metrópole. O interesse comum é para ser identificado e pactuado pelos próprios Municípios num processo democrático.

____/____/____
DATA

ASSINATURA



**MPV 818
00008**

EMENDA Nº
_____/____

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA
___/___/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 2017

TIPO
1 [] SUPRESSIVA 2 [] AGLUTINATIVA 3 [] SUBSTITUTIVA 4 [X] MODIFICATIVA
5 [] ADITIVA

AUTOR DEPUTADO JOSÉ GUIMARÃES	PARTIDO PT	UF CE	PÁGINA 01/02
----------------------------------	---------------	----------	-----------------

EMENDA MODIFICATIVA Nº _____

O art. 12 da Lei 13.089, de 12 de janeiro de 2015, alterado pelo art. 1º da MP nº 818, de 2018 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º.....

“ Art. 12.....

.....

§2º.....

I – a promoção de audiências públicas e debates com a participação de representantes da sociedade civil e da população, em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana;

.....

§3º Os debates, consultas e audiências públicas a que se refere o inciso I do § 2º serão promovidos pela instância executiva composta pelos representantes do Poder Executivo dos entes federativos integrantes das unidades territoriais urbanas a que se refere o inciso I do art. 8º, e serão precedidos de ampla divulgação em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana, com a convocação e convite dirigido aos Conselhos Municipais, às associações e entidades representativas da sociedade civil e da população.

.....(NR)”

JUSTIFICAÇÃO

As vésperas de vencer o prazo legal estabelecido pelo Estatuto da MetrÓpole - Lei 13.089/15, para a sua implantação com a Governança Interfederativa e a elaboração, com a aprovação, mediante Lei Complementar Estatual, dos Planos de Desenvolvimento Integrado – PDUI, foi enviado ao Congresso Nacional, em novembro/2017 o PL9011/2017 e, agora, em 11 de janeiro/2018, a MP818/2018. Ambos com um mesmo propósito, de ganhar tempo e de retirar

Direitos Constitucionais dos Municípios, da sociedade civil ,no que se refere aos debates com a participação de representantes da sociedade civil, em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana.

Num Estado Democrático e Social de Direito, como se pode permitir que um Plano Metropolitano de Desenvolvimento Urbano Integrado, que engloba um aglomerado de Municípios, não venha ser produzido através dos debates democráticos nesses Municípios?

Visando “a defesa da sociedade democrática e das liberdades fundamentais” e a defesa do adequado planejamento urbano regional integrado e participativo, com base na Constituição Federal, no Estatuto das Cidades e em Resoluções do ConCidades, consideramos ser inadequado subtrair do texto da Lei “**os debates em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana**”, sendo que os Prefeitos são obrigados a adequar os Planos Diretores Municipais ao Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado - PDUI. Sem a promoção de debates com a sociedade civil e com os técnicos do Planejamento Urbano Municipal em todos os Municípios durante o processo de elaboração dos PDUIs, seria uma afronta à autonomia Municipal e à gestão democrática das cidades prevista no Estatuto das Cidades e um dos princípios de governança interfederativa prevista no Estatuto da Metrópole. O interesse comum é para ser identificado e pactuado pelos próprios Municípios num processo democrático.

____/____/____
DATA

ASSINATURA



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 7/2/2018	Proposição Medida Provisória 818, de 12 de Janeiro de 2018			
autor Deputado Miguel Haddad			n.º do prontuário 55377	
1. <input checked="" type="checkbox"/> Supressiva 2. <input type="checkbox"/> Substitutiva 3. <input type="checkbox"/> Modificativa 4. <input type="checkbox"/> Aditiva 5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global				
Página	Artigos	Parágrafo	Inciso	alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Revogar todo o conteúdo do **art. 21**, da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metr pole e que hoje   objeto da ADI n  5857, promovida pelo Estado do Pará e em curso perante o Supremo Tribunal Federal.

Justifica o

O art. 21 traz disposi o de que incorrerá em improbidade administrativa o governador ou agente público que não adotar providências para a elabora o e aprova o do PDUI, no prazo de 3 anos da entrada em vigor da Lei (vigência a partir de 13/01/2015, prorrogada com a edi o da MP 818/18).

Para tanto,   necessário garantir recursos financeiros para a ampla estrutura logística e de pessoal   entidade, pública ou privada, que vier a ser responsável pela elabora o do PDUI. Ressalta-se que até o presente, das 20 Regiões Metropolitanas mais importantes do país, apenas um Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado foi aprovado, que   o da Região Metropolitana de Vitória, o que demonstra o tamanho abismo existente entre o exíguo prazo e a efetiva elabora o e aprova o de tal plano de desenvolvimento.

Além disso, a elabora o do PDUI deve ocorrer em ambiente de amplo e democrático processo de discussão de propostas do poder público e da sociedade civil. Para tanto, o Estatuto da Metr pole determina a realiza o de audiências públicas e debates em cada município que integre as unidades territoriais instituídas no Brasil, e essa determina o, entretanto, não se compatibiliza com as questões de interesse comum, cujas solu es devem ser buscadas de maneira integrada e compartilhada.

Por seu turno, o exíguo prazo determinado no indigitado art. 21, ora prorrogado, não tem como ser exigido de governadores e prefeitos, chefes dos Poderes Executivos estadual e municipal, respectivamente, até porque, e sobretudo, a aprova o de lei complementar estadual instituindo o PDUI   da competência exclusiva do Poder Legislativo Estadual, de maneira que governadores e agentes públicos não podem, nem devem, ser punidos por tal aberr o.

DEPUTADO MIGUEL HADDAD



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

<p>data 07/02/2018</p>	<p>Proposição Medida Provisória 818, de 12 de Janeiro de 2018</p>			
<p>autor Deputado Miguel Haddad</p>			<p>n.º do prontuário 55377</p>	
<p>1. <input type="checkbox"/> Supressiva 2. <input type="checkbox"/> Substitutiva 3. <input checked="" type="checkbox"/> Modificativa 4. <input type="checkbox"/> Aditiva 5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global</p>				
<p>Página</p>	<p>Artigos</p>	<p>Parágrafo</p>	<p>Inciso</p>	<p>alínea</p>

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Alterar a redação do art 1º da Lei 13.089 de 2015.

Art 1º

.....

§ 2º - Na aplicação das disposições desta Lei, serão observadas as normas gerais de direito urbanístico, estabelecidas na [Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade](#), que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

Justificação

Não há regras que disciplinam a política nacional de desenvolvimento urbano e a política nacional de desenvolvimento regional, pela ausência de leis que deveriam instituir tais políticas.

Por outro lado, nota-se o uso inadequado das expressões “políticas setoriais de habitação, de saneamento básico, de mobilidade urbana e de meio ambiente”, pois tais políticas envolvem uma gama infinita de todo o tipo de legislação, das três esferas de governo, muitas delas em nível inferior ao da Lei nº 13.089, de 2015.

O correto seria mencionar a Política Nacional de Habitação (Lei nº 11.124, de 16 de junho de 2005); de Saneamento Básico (Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007), de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012) e de Meio Ambiente (Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981), mas nenhuma dessas leis faz menção às regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões e às respectivas políticas de integração regional, objetivando à organização, ao planejamento e à execução das funções públicas de interesse comum. Em suma, todas essas leis ignoram as disposições contidas no art. 25, § 3º, da Constituição Federal.

DEPUTADO MIGUEL HADDAD



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 07/02/18	Proposição Medida Provisória 818, de 12 de Janeiro de 2018			
autor Deputado Miguel Haddad			n.º do prontuário 55377	
1. <input type="checkbox"/> Supressiva 2. <input type="checkbox"/> Substitutiva 3. <input checked="" type="checkbox"/> Modificativa 4. <input type="checkbox"/> Aditiva 5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global				
Página	Artigos	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altera o art. 7º da Lei 13.089 de 2015.

V – participação de representantes da sociedade civil nos processos de planejamento e de tomada de decisão, nos termos da lei complementar que instituir região metropolitana, aglomeração urbana ou microrregião.

Justificação

A alteração da redação do art. 7º, inciso V objetiva adequar o novo texto à alteração proposta para o art. 8º, § 1º.

DEPUTADO MIGUEL HADDAD



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 07/02/18	Proposição Medida Provisória 818, de 12 de Janeiro de 2018			
autor Deputado Miguel Haddad			n.º do prontuário 55377	
1. <input type="checkbox"/> Supressiva 2. <input type="checkbox"/> Substitutiva 3. <input checked="" type="checkbox"/> Modificativa 4. <input type="checkbox"/> Aditiva 5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global				
Página	Artigos	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Alterar o art. 10 da Lei 13.089 de 2015.

Art. 10

§ 4º O plano previsto no *caput* deste artigo será elaborado de forma conjunta e cooperada por representantes do Estado, dos municípios integrantes da unidade regional e da sociedade civil organizada e aprovado pela instância colegiada, a que se refere o inciso I, do art. 8º desta Lei, antes de seu encaminhamento à apreciação da Assembleia Legislativa.

Justificação

A alteração proposta é necessária ante a nova redação dada ao art. 8º, conforme teor da Emenda nº 3 também apresentada pelo Deputado Miguel Haddad

DEPUTADO MIGUEL HADDAD

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

data 07/02/2018	Proposição Medida Provisória 818, de 12 de Janeiro de 2018			
autor Deputado Miguel Haddad			n.º do prontuário 55377	
1. <input type="checkbox"/> Supressiva 2. <input type="checkbox"/> Substitutiva 3. X Modificativa 4. <input type="checkbox"/> Aditiva 5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global				
Página	Artigos	Parágrafo	Inciso	alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Alterar o paragrafo 4º do artigo 12 da MPV nº 818/18

§ 4º A realização de audiências públicas ocorrerá segundo os critérios estabelecidos pela instância colegiada normativa e deliberativa a que se refere o inciso I do art. 8º, respeitadas as disposições desta Lei e das leis complementares que instituírem as unidades territoriais.

Justificação

A redação do § 4º foi apresentada pela Medida Provisória nº 818, de 2018, e precisa ser alterada para se adequar à nova redação do art. 8º, proposta em emenda do Dep. Miguel Haddad

DEPUTADO MIGUEL HADDAD



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 07/02/18	Proposição Medida Provisória 818, de 12 de Janeiro de 2018			
autor Deputado Miguel Haddad			n.º do prontuário 55377	
1. <input type="checkbox"/> Supressiva 2. <input type="checkbox"/> Substitutiva 3. <input checked="" type="checkbox"/> Modificativa 4. <input type="checkbox"/> Aditiva 5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global				
Página	Artigos	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Alterar o art 8º da Lei 13.089 de 2015.

Art. 8º A estrutura da governança interfederativa de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, a ser definida em lei complementar estadual, deverá contemplar, no mínimo:

I – uma instância colegiada de caráter normativo e deliberativo, integrada por representantes dos municípios da unidade regional e do Estado, vinculados às funções públicas de interesse comum, e

II – uma entidade pública, com a finalidade de promover assessoramento à instância colegiada, à qual estará integrada, em questões administrativas, técnicas e executivas (agência regional).

§ 1º Lei complementar que instituir região metropolitana, aglomeração urbana ou microrregião estabelecerá os critérios para a participação da sociedade civil organizada no âmbito do colegiado referido no inciso I deste artigo.

§ 2º A participação dos entes federados no colegiado a que se refere o inciso I deste artigo não necessita ser paritária, desde que apta a prevenir a concentração do poder decisório no âmbito de um único ente.

Justificação

O art. 8º apresenta uma redação confusa e de questionável técnica legislativa, que cobre de dúvidas o corpo do referido artigo, resultando em insegurança jurídica para o aplicador da lei.

O inciso I remete a uma instância executiva, formada por **(i)** prefeitos dos municípios que integram a unidade regional (ou seus representantes) e **(ii)** representantes do Estado e, se for o caso, da União, desde que a unidade territorial seja urbana, o que é impossível de se alcançar.

Como pode o Estado criar, mediante lei complementar, uma unidade territorial que seja urbana, se o novo território, por força do art. 25, § 3º, da Constituição Federal, deve ser formado por municípios limítrofes, os quais, na sua esmagadora maioria, são constituídos de áreas urbanas e rurais?

Além do mais, nota-se que nessa instância estão presentes os titulares das funções públicas de interesse comum – Estado e municípios – aos quais é deferida competência constitucional (e a ninguém mais) para deliberar, por intermédio de seus representantes, sobre a organização, o planejamento e a execução dessas funções na unidade regional.

Mas, o legislador resolveu transferir a *competência deliberativa* a uma instância colegiada, definida no inciso II, do art. 8º. E à instância executiva, o que cabe, afinal? Executar o quê?

O inciso II, por sua vez, trata de uma instância colegiada, de características deliberativas, com a participação da sociedade civil. Se é colegiada, quais os demais membros dessa instância? Seriam os representantes do Poder Executivo de cada ente federado, integrantes da instância executiva?

No caso do inciso II, há uma lacuna, uma omissão. E em casos como este impõe-se a seguinte advertência: não se pode interpretar aquilo que o texto legal não disciplinou. Assim, entende-se que as disposições contidas no inciso II, do art. 8º são inócuas, portanto, inaplicáveis, carecendo sua reforma integral.

O inciso III, por sua vez, retrata uma organização pública, com funções técnico-consultivas. De início, o termo *organização pública* foi utilizado inadequadamente, sem o rigor da técnica legislativa e da hermenêutica jurídica. Organização pública tem o mesmo significado de administração pública e esta é definida, em termos amplos, como sendo o conjunto de órgãos (administração direta) e de entidades (administração indireta) que possuem como principal objetivo o desempenho de toda a atividade administrativa dos entes federados (União, Estados, Municípios e Distrito Federal).

Ainda, essa entidade de direito público deverá estar revestida de funções administrativas, técnicas e executivas, eis que, em face de sua natureza jurídica, deverá promover, em nome do colegiado, a organização, o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum.

O inciso IV, por derradeiro, trata de um sistema integrado de alocação de recursos e de prestação de contas. Seria mais adequado se o legislador tivesse feito menção a um Fundo Interfederativo, com as atribuições de realizar investimentos e financiamentos para a promoção da organização, do planejamento e da execução das funções públicas de interesse comum, com recursos provenientes do Estado e dos municípios, entre outras fontes.

Portanto, a alteração proposta é mais do que necessária.

DEPUTADO MIGUEL HADDAD

**COMISSÃO MISTA DESTINADA À APRECIÇÃO DA MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 818, DE 2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 2018

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA

O art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 818, de 2018, passa a ter a seguinte redação:

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 24.
.....
.....
XII– que sejam feitos estudos de impacto para viabilizar a arborização da circulação viária;
..... (NR).

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, cria em sua estrutura o Plano de Mobilidade

Urbana, devendo contemplar os seus princípios, os seus objetivos e as suas diretrizes, segundo o estabelecido em seu art. 24 da Lei.

As árvores fazem parte da nossa história, desde o início da colonização até os dias de hoje. São de tamanha importância que fazem o equilíbrio ambiental do planeta, desempenhando funções como o controle da temperatura, aumento da umidade do ar, controle das chuvas, qualidade de águas nos mananciais, manutenção da biodiversidade, entre outros.

Nas cidades, o interesse pela manutenção da arborização é recente e ainda pouco explorado. A correta arborização, destinando espécies que podem contribuir com o local onde serão plantadas, é de salutar importância para a qualidade de vida de todos os munícipes.

É de conhecimento que as árvores podem reduzir a incidência de asma, câncer de pele e doenças relacionadas ao estresse, pois ajudam a diminuir a poluição do ar, promovem sombreamento e um ambiente atrativo, calmo e adequado para recreação; ajudam a reduzir em até 10% o consumo de energia por meio do efeito de moderação climática local e; ainda, desenvolvem um papel importantíssimo no ecossistema, pois são responsáveis por manter mais de 50% da biodiversidade.

Nesse sentido, peço aos nobres pares o apoio para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, 7 de fevereiro de 2018

Deputada LEANDRE

PV/PR

COMISSÃO MISTA DESTINADA À APRECIÇÃO DA MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 818, DE 2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 2018

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da MetrÓpole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA

O inciso IV do art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 818, de 2018, passa a ter a seguinte redação:

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24.

.....

.....

IV - a **otimização da acessibilidade para pessoas idosas**, pessoas com deficiência e com restrição de mobilidade;

..... (NR).

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, cria em sua estrutura o Plano de Mobilidade Urbana para dar efetividade a toda a política, devendo contemplar os seus princípios, os seus objetivos e as suas diretrizes, segundo o estabelecido em seu art. 24 da Lei.

No rol das preocupações estabelecidas pelos incisos do citado art. 24, vê-se uma preocupação clara para com a acessibilidade de pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, o que é justo e necessário.

CD189347875209

Entretanto, verifica-se uma total ausência de preocupação para com as pessoas idosas, que igualmente sofrem com problemas de mobilidade e que devem merecer, também, atenção especial por parte do poder público.

Nesse caso, não estamos falando simplesmente de benefícios já conhecidos, como a redução/isenção do pagamento de passagens ou de acentos especiais nos veículos coletivos.

Entendemos que a preocupação para com as pessoas idosas na questão da mobilidade urbana deve ser igualmente permanente, no sentido de que sejam buscadas soluções para problemas frequentes, enfrentados no dia a dia, e que lhes possam garantir acessibilidade digna aos espaços públicos.

Assim sendo, entendemos que essa emenda inaugura na Política Nacional de Mobilidade Urbana uma preocupação justa e necessária para com as pessoas idosas, de forma a garantir-lhes uma preocupação permanente, permitindo-lhes uma maior e melhor acessibilidade no transporte público. Nesse sentido, peço aos nobres pares o apoio para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, 6 de fevereiro de 2018



Deputada LEANDRE

PV/PR

CD189347875209

**COMISSÃO MISTA DESTINADA À APRECIÇÃO DA MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 818, DE 2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 2018

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA

O inciso III do art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 818, de 2018, passa a ter a seguinte redação:

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 24.
.....
.....
III– as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana,
priorizando, sempre que possível, as ciclovias;
..... (NR).

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, criou em sua estrutura o Plano de Mobilidade Urbana, contemplando princípios, objetivos e diretrizes, segundo o estabelecido em seu art. 24 da Lei.

Porém, dada a grande densidade populacional nos grandes centros e o costume nas demais regiões, é preciso priorizar o sistema de ciclovias, para que sejam implementadas de maneira correta e segura para todos os indivíduos que vivem nas cidades.

A demanda pela construção e uso das ciclovias é tamanho e por inúmeros motivos. Destacam-se os seguintes:

- a) A pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana, realizada pelo Metrô de São Paulo em 2012, registrou 333 mil viagens diárias em bicicleta durante os dias úteis, mesmo com a infraestrutura ainda reduzida, deficiente e desconectada. Vale ressaltar que esse número já representava, naquele ano, mais do que o dobro das viagens de táxi, contabilizadas em 158 mil/dia.
- b) O uso da bicicleta é benéfico à saúde dos cidadãos, pois o simples fato de usar a bicicleta como transporte os afasta do sedentarismo e de todos os problemas de saúde deles decorrentes. A atividade física regular previne doenças cardíacas e AVCs, hipertensão, ajuda a prevenir e a controlar o diabetes, aumenta a resistência aeróbica, reduz a obesidade, ativa a musculatura de todo o corpo, diminui a ocorrência de doenças crônicas, faz bem para a saúde do idoso e aumenta o tempo de vida.
- c) Aumenta-se o número de vendas no comércio. Em Nova York, que implanta desde 2007 um ambicioso plano cicloviário, um dos maiores sucessos em retorno comercial foi na Avenida Vanderbilt. No terceiro ano de funcionamento, os resultados foram ainda melhores: o crescimento nas vendas foi de 102% na Vanderbilt, ao passo que na região, foi de 18%.

Nesse sentido, peço aos nobres pares o apoio para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, 7 de fevereiro de 2018

Deputada LEANDRE
PV/PR

COMISSÃO MISTA DA MPV 818/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 2018

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se o seguinte artigo ao Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória nº 818, de 2018:

“Art. Acrescente-se ao art. 2º da Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, o seguinte parágrafo único:

“Art. 2º
.....

Parágrafo único. O uso residencial de unidades habitacionais, ainda que temporário ou a título provisório, não está sujeito a licenciamento pelo poder público municipal.”

JUSTIFICAÇÃO

O uso residencial é atributo da propriedade urbana, isto é, integra o núcleo essencial do instituto. Assim, somente em situações excepcionais, tais como risco à saúde ou à integridade física dos seus ocupantes, pode ser limitado pelo poder de polícia estatal.

No exercício das competências conferidas pelo artigo 30, VIII, da Constituição da República, o Município pode exigir que determinadas atividades (vg. parcelamento, uso e ocupação do solo urbano) submetam-se ao controle urbanístico por meio de licenciamentos, vistorias, expedição de autos de conclusão. Tal controle, no entanto, é limitado por princípios que conformam o Estado de Direito, como a legalidade, a proporcionalidade, a isonomia e a segurança jurídica.

Em relação às categorias de uso, o ordenamento jurídico endereça o controle urbanístico exclusivamente para os usos não residenciais, impondo-lhes requisitos positivos e negativos. Por outro lado, o uso residencial em unidades habitacionais é imune ao controle estatal ordinário, prevalecendo o regime de liberdade como corolário da proteção constitucional da propriedade.

Neste sentido, o título subjetivo daquele que utiliza a unidade habitacional como residência (proprietário, possuidor, locatário, ocupante temporário) não altera a natureza inviolável do uso residencial como algo intrínseco à propriedade urbana. De outra maneira, ainda que comporte exceções, como nos casos de risco à vida ou à integridade física dos seus ocupantes, o uso residencial deve ser sempre admitido, independente de prévia manifestação autorizativa do poder público municipal.

Além de não autorizar restrições ordinárias ao uso residencial do imóvel urbano, o ordenamento jurídico não autoriza a utilização do licenciamento de atividades como mecanismo de inibição de formas legítimas de fruição das unidades habitacionais. Assim, a imposição de ônus discriminatórios a atividades intrinsecamente idênticas é fato não aderente ao princípio da isonomia que rege à regulação urbanística brasileira. Em outras palavras, o uso residencial é uma realidade material objetiva que atrai uma mesma regulação qualquer que seja o título subjetivo daquele que utiliza a unidade habitacional.

Para evitar pressões discriminatórias não previstas em lei e para prestigiar a liberdade de fruição residencial como atributo intrínseco à propriedade urbana, é fundamental a inclusão do dispositivo supra indicado dentro das diretrizes gerais do desenvolvimento urbano descritas no Estatuto da Cidade. Repisa-se não se tratar de regra nova, dado ser possível extrair tal orientação da leitura sistemática do ordenamento jurídico. No entanto, existem ameaças concretas e constrangimentos potenciais que recomendam a explicitação do comando normativo na lei urbanística nacional.

Sala da Comissão, em 07 de fevereiro de 2018.

Deputado VITOR LIPPI



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES

EMENDA Nº - (ADITIVA)

(MPV 818, DE 2018)

Dê-se a seguinte redação ao artigo 2º da Medida Provisória 818, de 11 de janeiro de 2018:

Art.2º

“Art. 4º.....

.....
X – transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares, sem remuneração do condutor;

.....
XIV – transporte privado individual remunerado: serviço remunerado de transporte por veículos particulares, não aberto ao público, previamente contratado por intermédio de provedor de aplicações de internet.” (NR)

.....
“Art. 12-C. O serviço de transporte privado individual remunerado será desenvolvido em caráter de livre concorrência e com liberdade de preços, cabendo ao poder público competente a fiscalização e a cobrança dos tributos devidos, na forma da regulamentação.

§ 1º Poderão prestar o serviço, ainda que por intermédio de Pessoa Jurídica, todos os condutores que preenchem os seguintes requisitos:

I – possuir Carteira Nacional de Habilitação com a observação de exercício de atividade remunerada;

II – estar quite com as obrigações relativas a impostos, seguro obrigatório e multas de trânsito dos veículos utilizados na prestação do serviço;

III – estar segurado quanto a acidentes pessoais a passageiros, na forma da regulamentação;

IV – estar inscrito como contribuinte do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS);

V – não possuir antecedentes criminais relativos a:

a) crimes de trânsito, previstos no Capítulo XIX da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro;

b) crimes contra a dignidade sexual, previstos no Título VI da Parte Especial do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal;



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES

c) homicídio, previsto no art. 121 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal;

d) lesão corporal grave ou seguida de morte, previstos nos §§ 1º a 3º do art. 129 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal;

e) sequestro e cárcere privado, previsto no art. 148 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal;

f) tráfico de pessoas, previsto no art. 149-A do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal;

g) roubo, extorsão e extorsão mediante sequestro, previsto nos arts. 157 a 159 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal;

h) outros crimes praticados mediante violência contra a pessoa ou grave ameaça.

§ 2º Os provedores de aplicações de internet manterão atualizado cadastro dos responsáveis pela prestação do serviço, que deverá conter cópias dos seguintes documentos:

I – Carteira Nacional de Habilitação;

II – Certificado de Licenciamento Anual, de que trata o art. 131 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, dos veículos utilizados na prestação do serviço, para comprovação do disposto no § 1º, II;

III – apólice do seguro de que trata o § 1º, III, exceto nos casos em que o provedor de aplicações de internet o contratar, na qualidade de estipulante;

IV – comprovante de inscrição como contribuinte do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS);

V – certidão dos setores de distribuição dos foros criminais dos locais em que tenha residido nos últimos cinco anos, das Justiças Federal e Estadual;

VI – folha de antecedentes da Polícia Federal e da Polícia dos Estados onde tenha residido nos últimos cinco anos.

§ 3º São deveres dos provedores de aplicações de internet:

I – manter sede, filial, ou representação no Brasil;

II – assegurar que o condutor utilize, na prestação do serviço, somente veículo que esteja listado em seu cadastro;

III – enviar ao usuário, antes do início da viagem, nome e fotografia do condutor que prestará o serviço, além da placa de identificação do veículo;

IV – garantir que o condutor que irá prestar o serviço corresponde àquele informado ao usuário;



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES

V – armazenar as informações sobre as viagens realizadas, nas mesmas condições determinadas pelo art. 15 da Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014;

VI – vedar a prestação do serviço de que trata o *caput* por indivíduo que tenha os antecedentes criminais listados na § 1º, V;

VII – abster-se de impedir injustificadamente o acesso de condutores às aplicações de internet indispensáveis para prestação do serviço;

VIII – abster-se de exigir exclusividade para sua aplicação na prestação dos serviços de que trata o *caput*;

IX – fornecer os documentos e informações requisitados pelas autoridades competentes, com relação às suas atividades, aos dados dos condutores e aos veículos cadastrados.

§ 4º São deveres dos motoristas do transporte privado individual remunerado:

I – informar imediatamente ao provedor de aplicações de internet qualquer alteração relativa às condições de que trata o § 1º;

II – manter atualizada a lista de veículos que podem ser utilizados na prestação do serviço;

III – manter o veículo que estiver conduzindo em boas condições de manutenção e limpeza;

IV – atender ao cliente com prontidão e urbanidade;

V – usar vestimentas adequadas para a função;

VI – abster-se de oferecer diretamente o serviço de transporte privado individual remunerado de passageiros, inclusive por meio de prepostos.

§ 5º Caracteriza limitação à livre concorrência, prevista no art. 36 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, a infração ao disposto no § 3º, VII e VIII.

§ 6º Caracteriza transporte ilegal de passageiros a infração ao disposto no § 4º, VI.

§ 7º É atribuição das autoridades competentes acompanhar as atividades dos provedores de aplicações de internet e dos prestadores do serviço de que trata o *caput*, podendo, para tanto, requisitar as informações e os documentos necessários ao cumprimento de suas funções, inclusive do cadastro de que trata o § 2º, resguardados os segredos de indústria e de comércio, e o sigilo legal.

§ 8º A recusa, omissão, ou retardamento injustificado às requisições de que trata o § 7º constitui infração punível com multa, a ser fixada pela autoridade competente.

§ 9º Em caso de danos decorrentes ou associados ao serviço de transporte privado individual de passageiros, respondem solidariamente



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES

todos os profissionais e empresas que contribuíram para o fornecimento do serviço, na forma da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002.”

JUSTIFICATIVA

O transporte remunerado privado individual de passageiros é atividade econômica em sentido estrito e se submete ao regime da livre iniciativa (art. 1º, IV, *in fine*, e art. 170 da Constituição Federal), sendo distinto do transporte público individual de passageiros, desempenhados por exemplo pelos táxis, como vem sendo amplamente reconhecido pelo Judiciário e Legislativo Pátrios.

A competência para o estabelecimento de normas gerais em matéria de trânsito e transporte é da União. Cabe aos municípios a regulamentação e fiscalização de atividades como o transporte privado individual de passageiros, dentro desses limites e sem estabelecer normas que contrariem garantias constitucionais como a liberdade de iniciativa e de trabalho, bem como sejam incompatíveis com a própria natureza da atividade e com a natureza digital da intermediação feita por plataformas digitais.

As alterações propostas têm como objetivo estabelecer bases mínimas e limites para a regulamentação da atividade, de forma a garantir condições de segurança para os passageiros.

Trata-se de proposta que apresentei anteriormente como relator do PLC 28/2017 na Comissão de Ciência e Tecnologia do Senado Federal, mas que não chegou a ser apreciada em razão de o projeto ter sido levado diretamente a Plenário em regime de urgência. Essa proposta decorre de amplo estudo sobre o mercado em questão.

Sala das Comissões, 07 de fevereiro de 2018.

Senador **PEDRO CHAVES**



**CONGRESSO NACIONAL
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

ETIQUETA

DATA 05/02/2018	MEDIDA PROVISÓRIA Nº818, de 2017.			
AUTOR DEPUTADO Weverton Rocha - PDT			Nº PRONTUÁRIO	
TIPO 1 () SUPRESSIVA 2 (x) SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 () ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
Acrescenta-se inciso X, ao artigo 23, da lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, modificada pelo parágrafo 2º da Medida Provisória 818 de 2018.				
"Art.23.....				
X – Divulgação por meio eletrônico digital, na internet e aplicativos de aparelhos smartphones, em tempo real, as informações sobre o serviço de transporte público coletivo, como itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais.				
JUSTIFICAÇÃO				
A Pesquisa sobre a mobilidade da população urbana, publicada pela Confederação Nacional do Transporte, em 2017, demonstrou que 47% dos brasileiros adota o ônibus como seu principal meio de locomoção para as tarefas diárias, como trabalho e estudo. Por outro lado, a maioria da população possui acesso à internet (58% dos domicílios), o que torna possível o acesso por meio digital dos serviços de transporte público coletivo, como itinerários, horários, tarifas dos serviços, modos de interação com outros modais, em tempo real.				
Fazer um planejamento do horário de chegada e saída dos seus transportes coletivos para quem utiliza o transporte coletivo é essencial para uma melhor qualidade de vida, uma vez				

que vc não precisará ficar horas esperando num ponto de ônibus a passagem da sua linha específica, aproveitando melhor seu tempo útil.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para aprovar esta emenda a medida provisória

,

Weverton Rocha- PDT/ MA

ASSINATURA



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

DATA 05/02/2018	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, de 2018		
AUTOR Weverton Rocha		Nº PRONTUÁRIO	
TIPO 1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 (x) MODIFICATIVA 4 () ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL			

PÁGINA	ARTIGO 1º	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
<p>Acrescenta-se § 3º ao art. 16 a Lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012, modificada pela Medida Provisória nº 818, de 2018:</p> <p>“Art. 16 (...). § 1º (...). § 2º (...). § 3º No âmbito dos consórcios públicos ou convênios de cooperação constituídos para delegação aos Estados, Distrito Federal ou Municípios à organização e a prestação dos serviços de transportes público coletivo interestadual de caráter urbano, ficará a critério da legislação local dispor sobre as condições para exercícios de gratuidades aos estudantes nestes serviços.</p> <p style="text-align: center;">JUSTIFICATIVA</p> <p>Atualmente, no âmbito dos consórcios públicos ou convênios públicos constituídos para delegação aos Estados, Distrito Federal ou Municípios à organização e a prestação dos serviços de transportes público coletivo interestadual de caráter urbano ficam sob responsabilidade da União, o que prejudica a organização local para concessão de descontos para estudantes e maior diálogo sobre o assunto, com a sociedade. Essa emenda pretende resolver esta questão deixando a cargo dos municípios tal responsabilidade.</p>				
Brasília, 05 de fevereiro de 2018.				



CONGRESSO NACIONAL

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 818, DE 11 DE JANEIRO DE 2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 11 DE JANEIRO DE 2018

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da MetrÓpole, e a Lei nº12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA ADITIVA N.º

Acrescente-se o seguinte parágrafo único ao Art. 15 da Lei nº12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterada pela Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018:

“Art.15.....

Parágrafo único. As audiências e consultas públicas e a avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários previstas nos incisos III e IV deste artigo, deverão ser amplamente divulgadas nos veículos de comunicação local e por meio eletrônico, e serão promovidas pelos órgãos gestores dos

entes federativos como condição para finalização dos processos:

- I - de elaboração e de revisão periódica do Plano de Mobilidade Urbana, nas condições do artigo 24 desta Lei;
- II - de revisão das tarifas, previstos no artigo 9º desta Lei;
- III - de prorrogação de concessão ou permissão dos serviços de transporte público coletivo, caso ocorram. ”

JUSTIFICAÇÃO

Um dos maiores ganhos trazidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, aprovada na forma da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, é o reconhecimento da importância da gestão democrática na construção contínua e no aprimoramento da mobilidade urbana.

Nesse sentido, a presente emenda visa a fortalecer os dispositivos de participação popular previstos na Lei, ao estabelecer a obrigatoriedade da utilização desses instrumentos previamente às decisões de maior impacto na qualidade e no custo da mobilidade urbana.

Sala da Comissão, em de fevereiro de 2018.

Deputada PROFESSORA DORINHA SEABRA REZENDE

DEMOCRATAS/TO



CONGRESSO NACIONAL

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 818, DE 11 DE JANEIRO DE 2018**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 11 DE JANEIRO DE 2018

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da MetrÓpole, e a Lei nº12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA ADITIVA N.º

Acrescente-se o inciso VIII ao Art. 22 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterada pela Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018:

“Art.22.....

VIII – Promover e estimular a participação popular através dos instrumentos previstos no Art. 15 desta Lei. ”

J U S T I F I C A Ç Ã O

Um dos maiores benefícios produzidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, aprovada na forma da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, é o reconhecimento da importância da gestão democrática na construção contínua e no aprimoramento da mobilidade urbana.

Nessa lógica, a presente emenda visa a fortalecer os dispositivos de participação popular previstos na Lei, ao estabelecer a obrigatoriedade da utilização desses instrumentos pelos órgãos gestores dos entes federados, tornando essa uma de suas atribuições.

Sala da Comissão, em de fevereiro de 2018.

Deputada PROFESSORA DORINHA SEABRA REZENDE

DEMOCRATAS/TO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 2018

“Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metr pole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana”.

EMENDA ADITIVA Nº _____-CM

D -se a seguinte reda o ao artigo 2  da Medida Provisória 818, de 11 de janeiro de 2018:

Art. 2 

“Art. 4 

.....
X – transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realiza o de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunica o em rede.

.....”

“Art. 11-A Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal fiscalizar os serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros.

Parágrafo  nico. Na regulamenta o e fiscaliza o do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, segurança e a efetividade na presta o dos serviços:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela presta o do serviço;

II - exigência de contrata o de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e Seguro Obrigatório — DPVAT;

III - exigência da inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional de Previdência Social — INSS, nos termos da alínea “h” do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.

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

I - possuir carteira nacional de habilitação com a categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

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

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

V - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros.□

.....

JUSTIFICATIVA

O transporte remunerado privado individual de passageiros é atividade econômica em sentido estrito e se submete ao regime da livre iniciativa (art. 1º, IV, *in fine*, e art. 170 da Constituição Federal)^{1,2}, sendo distinto do transporte público individual de passageiros, desempenhados por exemplo pelos táxis, como vem sendo amplamente reconhecido pelo Judiciário e Legislativo Pátrios.

¹ “Sua natureza, como visto, assume contornos próprios das atividades reservadas à livre iniciativa, sujeita à liberdade de exploração por agentes privados atuantes no mercado, com respaldo nos princípios estruturantes e regentes da ordem econômica constitucional. Eventuais contingenciamentos ou limitações impostas pelo Poder Público, pautadas na excepcionalidade da atuação estatal inerente ao modelo econômico em vigor, somente serão legítimas quando fundadas em razões ou valores jurídico-constitucionais plausíveis, numa análise de proporcionalidade.” (TJSP. Órgão Especial. ADIN no 2216901-06.2015.8.26.0000. Data do julgamento: 05/10/2016).

² “Inexistem fundadas razões jurídico-constitucionais, num exame de proporcionalidade, a justificar e legitima incisiva atuação estatal no campo da atividade econômica em sentido estrito, tolhendo seu exercício da iniciativa privada”. (TJSP. Órgão Especial. ADIN no 2216901-06.2015.8.26.0000. Data do julgamento: 05/10/2016).

A competência para o estabelecimento de normas gerais em matéria de trânsito e transporte é da União. Cabe aos municípios a regulamentação e fiscalização de atividades como o transporte privado individual de passageiros. Entretanto, tal regulamentação não pode estabelecer restrições tamanhas que afetem o exercício da atividade e contrariem garantias constitucionais como a liberdade de iniciativa e de trabalho. O Judiciário tem constantemente decidido nesse sentido.

As alterações propostas têm como objetivo aclarar o conceito de transporte privado individual, atividade econômica já contida nesta lei e cuja legalidade constantemente é objeto de debate nos Poderes Legislativo e Judiciário. Além disso, faz-se necessário estabelecer limites claros para a regulação municipal da atividade.

Nesse sentido, apresentamos a presente emenda.

Sala de Comissões,

SENADOR EDUARDO LOPES



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 08/02/2018		proposição Medida Provisória nº 818, de 12 de Janeiro de 2018							
autor Deputado Izalci Lucas			nº do prontuário						
1	Supressiva	2.	Substitutiva	3.	Modificativa	4. X	Aditiva	5.	Substitutivo global
Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea					

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao art. 14, da Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, o seguinte §2º:

Art. 14.

.....

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

I - seus direitos e responsabilidades;

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

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

§2º. No sistema de transporte coletivo urbano e semiurbano observar-se-ão os direitos dos jovens à mobilidade, previstos na Lei 12.852, de 5 de agosto de 2.013.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da emenda é incluir na Lei de Mobilidade Urbana garantias para que os jovens carentes possam usufruir de seus direitos de locomoção em transportes públicos de passageiros em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, que incluem inúmeros municípios e até diferentes estados, bem como, no caso específico do Distrito Federal, que contém polos universitários e laborais, que atraem jovens de diversas localidades.

DEPUTADO IZALCI LUCAS

**EMENDA ADITIVA
MPV 818/2018**

Acrescenta-se ao art. 2º da MPV-818/2018 o seguinte dispositivo:

“Art. 2º

‘Art. 17 São atribuições dos Estados:

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

a) o planejamento e desenvolvimento integrado entre operações de sistemas de transporte metropolitano e a ocupação do solo urbano;

b) a definição de plano estratégico metropolitano de gerenciamento da mobilidade, de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana;

c) a promoção da integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos na rede de transporte metropolitano público e privado; e

d) a promoção de campanhas de uso racional do transporte individual.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente sugestão de emenda acrescenta ao inciso III do art. 17 da Lei da Mobilidade urbana algumas diretrizes para a integração de serviços que ultrapassem o limite de um município, com enfoque no transporte metropolitano. Proposta adequada e plenamente assimilável, dado tratar-se de uma compatibilização entre a Lei da Mobilidade Urbana e o Estatuto da Metrópole.

Sala da Comissão,



Deputado CARLOS ZARATTINI – PT/SP

**EMENDA ADITIVA
MPV 818/2018**

Acresça-se ao art. 24 da Lei nº 12.587/2012, alterado pelo art. 2º da MPV-818/2018, o seguinte dispositivo:

“Art. 2º

‘Art. 24

I – os serviços de transporte público coletivo, **para os quais os Municípios com cidades de grande e médio portes deverão prever um plano de contingência, com vistas a solucionar ou mitigar problemas incidentais que possam afetar a mobilidade urbana;**

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Já previsto em proposição que tramita atualmente na Câmara dos deputados, a elaboração de planos de contingência em mobilidade urbana – objeto da presente sugestão de emenda- tem por finalidade assegurar o atendimento da população nos casos de paralização do serviço nos casos de ocorrer algum problema imprevisto. Trata-se, enfim, de suprir uma lacuna do atual texto da Lei da Mobilidade no que concerne a gestão do transporte público coletivo.

Sala da Comissão,



Deputado CARLOS ZARATTINI – PT/SP

**EMENDA ADITIVA
MPV 818/2018**

Acresça-se ao art. 1º da MPV 818/2018 o seguinte dispositivo:

“Art. 1º

‘Art. 9º

II – planos setoriais interfederativos, **incluindo o plano metropolitano de mobilidade urbana.**

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Importante destacar que o enfoque no transporte coletivo nada tem de irrelevante ou extravagante no contexto do Estatuto da Metrópole, uma vez que a própria Constituição (art. 30, V) confere ao serviço o caráter de essencialidade. Logo, é perfeitamente cabível esse destaque ao plano metropolitano de mobilidade urbana no conjunto dos planos setoriais interfederativos, tal como se atribui pela presente sugestão de emenda.

Sala da Comissão,



Deputado CARLOS ZARATTINI – PT/SP



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 2018

Autor SENADOR ROBERTO ROCHA	Partido PSDB
--	-------------------------------

1. ___ Supressiva	2. ___ Substitutiva	Modificativa	4. _X_ Aditiva
-------------------	---------------------	---------------------	-----------------------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

**EMENDA Nº - CMMPV
(à MPV nº 818, de 2018)**

Acrescente-se o seguinte artigo ao Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória nº 818, de 2018, onde couber:

Acrescente-se o § 7º ao art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, com a seguinte redação:

“§ 7º Para fins do cumprimento da obrigatoriedade de apresentação do Plano de Mobilidade Urbana de que trata esta lei, as regiões metropolitanas com mais de 1 (um) milhão de habitantes deverão constituir uma autoridade metropolitana de transportes, no formato de consórcio público previsto na Lei Federal nº 11.107, de 6 de abril de 2015, com o objetivo de integrar o planejamento e a execução das ações de transportes, através da apresentação de um único Plano de Mobilidade para o sistema de transportes na região metropolitana de forma única.”

JUSTIFICAÇÃO

A MPV nº 818/2018 promove relevantes e urgentes alterações no art. 24 da Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para

ampliar o prazo para aprovação do Plano de Mobilidade Urbana e para dispor que os municípios que descumprirem referido prazo ficarão impossibilitados de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana até que elaborem o Plano.

Nos esforços já empreendidos para a discussão e aprovação de Planos de Mobilidade Urbana nas grandes regiões metropolitanas, constatou-se a necessidade de criação de uma autoridade que congregue os vários municípios no planejamento e execução de políticas públicas e diretrizes para o desenvolvimento do sistema de transportes em cada região metropolitana.

Nesse contexto, propõe-se a presente emenda aditiva para inserir no art. 24 da Lei nº 12.587/2012 a determinação para que as regiões metropolitanas com mais de 1 (um) milhão de habitantes constituam uma autoridade metropolitana de transportes com o objetivo de apoiar a implementação das políticas, diretrizes e planos de transportes metropolitanos. A criação de tal autoridade auxiliará consideravelmente na aprovação do Plano de Mobilidade Urbana no prazo definido em lei, ainda que com a ampliação realizada pela MPV.

A autoridade metropolitana de transportes será um importante instrumento para permitir, de forma integrada nos diversos municípios que compõem a metrópole, o planejamento (de curto, médio e longo prazos), a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade. Como exemplos de diretrizes e objetivos da autoridade, pode-se citar a gestão democrática das políticas urbanas, com a participação de representantes da sociedade civil, e o incentivo ao desenvolvimento tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes em transportes.

A autoridade terá como competências também a supervisão e o acompanhamento dos concessionários na prestação dos serviços de transportes, com estreita interlocução com a agência reguladora competente, o poder concedente e órgãos de controle. A autoridade poderá avaliar a viabilidade técnica e econômico-financeira de novos projetos e seus impactos no sistema de transportes da região metropolitana, bem como avaliar e recomendar a criação de um sistema tarifário integrado para todo esse sistema.

A autoridade metropolitana de transportes deverá ser constituída como um consórcio público, na forma de associação pública entre o estado e os vários municípios interessados, nos termos do art. 6º, I, da Lei nº 11.107, de 6 de abril de 2005, que dispõe sobre as normas gerais de contratação de consórcios públicos. A autoridade poderá ser custeada mediante rateio de despesas entre os entes consorciados ou por meio de convênios, contratos

ou acordos de qualquer natureza firmados com outras entidades e órgãos de governo para receber auxílios, contribuições e subvenções sociais ou econômicas.

A criação da autoridade metropolitana de transportes, no prazo ora ampliado pela MPV, será um importante incremento na Lei nº 12.587/2015 para permitir a consecução das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Sala da Comissão,



ASSINATURA

EMENDA Nº - CMMPV 818/2018
(à MPV nº 818, de 2018)

Dê-se a seguinte redação ao art. 2º da Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018:

“Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 4º

XIV - Planos de manutenção periódica do sistema viário: instrumento de planejamento indicando serviços essenciais para manutenção da integridade e segurança das infraestruturas do sistema de mobilidade. (NR)

Art. 14.

V – Franco acesso ao plano de manutenção periódica do sistema viário, sua execução e sinalização de advertência nas vias em que estiver em atraso. (NR)

Art. 21.

V – Planos de manutenção periódica do sistema viário. (NR)

Art. 24

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana e seu plano de manutenção periódica.

.....

XII – a integração com as malhas de transporte intermunicipal e interestadual e seus respectivos planos.

.....

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana será compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de entrada em vigor desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo.

.....

.....

§ 6º Os Municípios que descumprirem o prazo previsto no § 4º ficarão impedidos de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana até que seja elaborado o plano a que refere o **caput**”.

§7º O descumprimento imotivado dos planos de manutenção do sistema viário, pelo dano que geram ao bem degradado, constituem violação ao patrimônio público, ensejando as sanções cíveis, penais e administrativas decorrentes. (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Lei 12.587/13 ao instituir o Plano Nacional de Mobilidade Urbana representou um importante avanço simbólico contra a cultura nacional do improvisado e do crescimento desordenado das cidades e dos serviços públicos que as atendem.

Todavia, cinco anos após sua entrada em vigor, a população ainda sofre com as mesmas dificuldades – trânsito caótico, transporte público ineficiente e sofrível, vias em péssimo estado de conservação. A verdade é que os planos municipais de mobilidade e os planos de desenvolvimento integrado das metrópoles – no mais das vezes – sequer foram concluídos, como informa a Exposição de Motivos presidencial.

É hora de enterrarmos o improvisado, o jeitinho brasileiro, a obra emergencial. Não é incomum vermos governantes despendendo fortunas em obras novas, enquanto deixam o restante da cidade apodrecer no ostracismo, em uma antiga manobra populista-patrimonialista, pois a obra nova e vistosa traz (ou trazia) mais votos e despendia mais recursos que sua manutenção, que passava a ser problema eventual do próximo governante.

Esta lógica irresponsável ultrapassou os limites do absurdo, como vemos pela queda de um viaduto vital para Brasília, literalmente no centro do Brasil. E causa dessa vergonhosa tragédia é simples: falta de planejamento.

Toda obra, inclusive as viárias, dependem de manutenção periódica – a qual é absolutamente previsível com cálculos simples de engenharia, os quais podem e devem constar dos projetos executivos do empreendimento.

Por mais surpreendente que seja, até hoje o Brasil não dispõe de uma norma que obrigue a este procedimento básico. Esta Medida Provisória traz oportunidade para corrigirmos este erro. Dado que será dado mais tempo aos gestores para adaptarem seus planos de mobilidade, deve ser cobrado mais completez destes, que passarão a indicar não só as obras de expansão da infraestrutura viária, mas também a manutenção das instalações existentes.

Para dar eficácia a nova exigência legal, esclarece-se que a ausência de manutenção adequada aos bens públicos configura prejuízo ao patrimônio público – do povo – o que pode ensejar sanções na área cível – pela via da Ação Reparatória – administrativas – como crime de

responsabilidade ou improbidade, conforme o caso – e penais – em situações de especial gravidade.

Espera-se, com esta emenda, garantir ao cidadão o direito a trafegar – seja particular ou público – em uma via confortável e segura.

Sala das Comissões,

Senador WILDER MORAIS



Congresso Nacional

MEDIDA PROVISÓRIA Nº. 818, DE 11 DE JANEIRO DE 2018

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da MetrÓpole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

APRESENTAÇÃO DE EMENDA MODIFICATIVA

O Artigo 1º da Medida Provisória nº 818, de 12 de Janeiro de 2017, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º A Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

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

Art. 2º

IV: governança interfederativa: compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento, projetos, estruturação econômico-financeira, implantação, operação e gestão de funções públicas de interesse comum;

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

Art. 3º Os Estados, mediante lei complementar, poderão instituir regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, constituídas por agrupamento de Municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento, projetos, estruturação financeira, implantação, operação e gestão de funções públicas de interesse comum.



Congresso Nacional

Art. 6º.....

II – compartilhamento de responsabilidades e gestão para a promoção do desenvolvimento urbano integrado;

VIII – gestão integrada dos projetos, estruturação econômico-financeira, implantação, operação e gestão das funções públicas de interesse comum,

Art. 7º.....

I – implantação de processo permanente e compartilhado de planejamento, tomada de decisão, projetos, estruturação econômico-financeira, implantação, operação e gestão quanto ao desenvolvimento urbano e às políticas setoriais afetas às funções públicas de interesse comum;

IV – execução compartilhada das funções públicas de interesse comum, mediante gestão unificada de recursos, públicos e privados, para implantação de projetos, obras e prestação dos serviços, e rateio de custos previamente pactuado no âmbito da estrutura de governança interfederativa;

Art. 8º.....

V – unidade de gestão profissionalizada, com direção compartilhada entre os entes federativos integrantes das unidades territoriais urbanas, para implantação de projetos ou prestação de serviços das funções públicas de interesse comum, sempre quando essencial para sua eficácia, eficiência e efetividade.

Art. 9º.....

II - planos setoriais interfederativos, envolvendo tanto ações e empreendimentos propostos, como os instrumentos de gestão e para financiamento, públicos e privados, para viabilizá-los.

III – fundos públicos, privados ou mistos;

IV – operações urbanas consorciadas interfederativas, com escopo geográfico ou funcional, para viabilização de projetos estruturantes.

Art. 10. As regiões metropolitanas e as aglomerações urbanas deverão contar com plano de desenvolvimento urbano integrado, envolvendo tanto ações e empreendimentos como os instrumentos de gestão e para financiamento, públicos e privados, para viabilizá-los, aprovado mediante lei estadual.

Art. 12.....



Congresso Nacional

VII – formas e instrumentos para financiamento das ações e empreendimentos, envolvendo tanto recursos públicos como privados

VIII – previsão de instrumentos para gestão compartilhada das funções públicas de interesse comum.

JUSTIFICATIVA

A conurbação e a metropolização são fenômenos mundiais. No Brasil, estão se tornando realidade aceleradamente e impõem novas questões, novas demandas, novas relações, novos problemas e novos desafios.

O acúmulo de experiências para tratamento dessa nova realidade, tanto em solo nacional quanto em outras localidades, pode inspirar avanços no marco legal em debate na Medida Provisória nº. 818/2018 - o Estatuto da Metrópole, Lei nº. 13.089, de 12 de janeiro de 2015.

Em alguns países, há previsão de instância administrativa metropolitana. No caso brasileiro, a Constituição Federal prevê a organização político-administrativa a partir da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, todos autônomos.

Sob esse marco constitucional, o Estatuto da Metrópole busca suprir a lacuna institucional e administrativa existente nas regiões metropolitanas, conceituando e definindo diretrizes gerais e prevendo mecanismos sobre dois pilares: funções públicas de interesse comum e governança interfederativa.

Entretanto, ao tempo em que promoveu importantes iniciativas, o Estatuto da Metrópole evidenciou a complexidade, as dificuldades e as limitações de iniciativas de caráter metropolitano. Particularmente, no tocante ao processo decisório do planejamento e projeto e nas formas de financiamento e gestão da implantação de empreendimentos e prestação dos serviços de interesse comum.

As emendas ora propostas visam avançar nesse sentido. Procuram conferir mais efetividade à governança interfederativa prevista no Estatuto da Metrópole para o planejamento, execução e gestão das funções e serviços públicos de interesse comum em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas brasileiras.

Dep. João Paulo Papa
PSDB/SP



Congresso Nacional

MEDIDA PROVISÓRIA Nº. 818, DE 11 DE JANEIRO DE 2018

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da MetrÓpole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

APRESENTAÇÃO DE EMENDA MODIFICATIVA

O Artigo 2º da Medida Provisória nº 818, de 12 de Janeiro de 2017, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser compatibilizado no prazo máximo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta Lei, ao:

I – plano diretor municipal existente ou em elaboração;.

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

JUSTIFICATIVA

A emenda proposta tem por objetivo acrescentar aos princípios, objetivos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana a indispensável integração da política municipal de mobilidade ao contexto metropolitano, quando este existir. Trata-se de oferecer à lei coerência com a realidade brasileira, de mais da metade da população morando em metrópoles.

A proposta tem origem em estudos e debates realizados pelo Centro de Estudos e Debates Estratégico da Câmara dos Deputados (Cedes) sobre o tema “Mobilidade Urbana”, durante os anos de 2014 e 2015. Este trabalho originou o Projeto de Lei nº.



Congresso Nacional

5.010, de 2016, do deputado Lúcio Vale (PR-PA) e de outros membros do Centro de Estudos e Debates Estratégicos (Cedes) da Câmara.

Em tramitação nesta Casa, este projeto e a questão específica do diálogo entre os Planos de Mobilidade e os Planos de Desenvolvimento Urbano Integrados (PDUIs) foram aprovados pela Comissão de Viação de Viação e Transportes, em relatório elaborado pelo deputado Júlio Lopes, e pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, na forma de substitutivo de minha autoria.

Dep. João Paulo Papa
PSDB/SP



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA 05/02/2018		MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 2018
--------------------	--	--------------------------------------

TIPO	
1 <input checked="" type="checkbox"/> SUPRESSIVA	2 <input type="checkbox"/> AGLUTINATIVA
3 <input type="checkbox"/> SUBSTITUTIVA	4 <input type="checkbox"/> MODIFICATIVA
5 <input type="checkbox"/> ADITIVA	

Suprima-se o inciso I do § 2º do art.12 da Lei nº 13.089/2015 (Estatuto da Metrópole), alterado pelo art. 1º da MPV-818/2018.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei em vigor prevê que no processo de elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) de região metropolitana ou de aglomeração urbana deverá ser assegurada a promoção de audiências públicas e debates com a participação de representantes da sociedade civil e da população, *em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana.*

A Medida Provisória suprime a parte final do dispositivo, acima em destaque, que garante a realização de audiências públicas **em todos os municípios** integrantes das Regiões Metropolitanas (RM's) ou aglomerações urbanas.

Ocorre que entre os municípios que compõem as unidades territoriais há muita desigualdade, há municípios ricos e pobres numa mesma região, e por isso, consequentemente, a participação e relevância deles nas RM's é díspar. As desigualdades são de várias ordens, como com relação aos indicadores ambientais, habitacionais, de serviços e infraestrutura, por exemplo. E é certo que, tratando-se de município com baixos indicadores, sua participação pode ser menos incentivada.

Dessa forma, garantir por lei federal a participação de todos os municípios, é medida que tende a mitigar a desigualdade de participação.

Por isso, é fundamental garantir a manutenção da redação atual da lei, orientando, assim, contrariamente à alteração proposta pela Medida Provisória no tocante ao inciso I, do § 2º do art. 12 da lei nº 13.089, de 2015.

DEPUTADO PAULO PIMENTA
PT/RS



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA 05/02/2018	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 2018
--------------------	-----------------------------------

TIPO
1 [] SUPRESSIVA 2 [] AGLUTINATIVA 3 [] SUBSTITUTIVA 4 [X] MODIFICATIVA 5 [] ADITIVA

Dê- ao art. 1º da MPV-818/2018 a seguinte redação:

“Art. 1º A lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, passa a vigorar com a seguinte alteração:

‘Art. 12

.....
 § 3º As audiências públicas a que se refere o inciso I do § 2º serão precedidas de ampla divulgação nos locais de sua realização.

JUSTIFICAÇÃO

A intenção do texto original é substituir a realização das audiências públicas em todos os municípios da unidade territorial urbana pela pura e simples. O que se pretende com esta emenda é que se garanta, sim, o que já consta da Lei do Estatuto da Metrópole, ou seja, que as audiências sejam realizadas em TODOS os Municípios da unidade territorial, prevendo ainda – como adendo – a exigência de sua ampla e prévia divulgação.

DEPUTADO PAULO PIMENTA
PT/RS

EMENDA Nº
_____/____**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

DATA 05/ 02 /2018		MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 2018
----------------------	--	-----------------------------------

TIPO				
1 <input checked="" type="checkbox"/> SUPRESSIVA	2 <input type="checkbox"/> AGLUTINATIVA	3 <input type="checkbox"/> SUBSTITUTIVA	4 <input type="checkbox"/> MODIFICATIVA	5 <input type="checkbox"/> ADITIVA

Suprima-se o art. 2º da MPV-818/2018.

JUSTIFICAÇÃO**O dispositivo que questão altera os §§ 3º 4º do art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, a Lei que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**

O § 3º do art. 24 da lei atualmente prevê que o **Plano de Mobilidade Urbana** deverá ser compatibilizado com o plano diretor municipal, no prazo máximo de 6 anos da entrada em vigor da lei. Importante ressaltar que tal prazo já é uma prorrogação do texto original, que estipulava o prazo de 3 anos a partir da entrada em vigor da lei.

Por sua vez, o a MPV prevê o aumento de prazo para 7 anos.

Com relação ao § 4º, a lei prevê que os municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta lei deverão fazê-lo em até 6 anos de sua entrada em vigor, após o qual os municípios ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais.

Novamente, a MP busca prorrogar o prazo para 7 anos.

Nesse sentido, como se trata de prorrogação reiterada, é fundamental que se pense numa política específica, para que a lei de fato possa ser cumprida. **Assim, opina-se contrariamente a tal alteração.**

DEPUTADO PAULO PIMENTA
PT/RS

COMISSÃO MISTA DA MPV 818/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 2018

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA ADITIVA Nº

O inciso III do art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 818, de 2018, passa a ter a seguinte redação:

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 24.

.....
.....
.....

..... III– as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana,
incluindo as ciclovias;

.....
(NR).

JUSTIFICAÇÃO

As principais capitais do País sofrem com a mobilidade urbana, com o crescimento da população alguns aspectos acabam sendo influenciados diretamente, como a infraestrutura urbana e as questões de mobilidade, que se consistem no aumento de carros, transporte coletivo insuficiente e trânsito obstruído.

A construção de ciclovias, nas Capitais brasileiras, representa um enorme passo em direção a cidades mais justas, mais inclusivas e mais democráticas.

Com tantos veículos nas ruas, a poluição do ar aumenta e a qualidade de locomoção piora, esses fatores prejudicam o meio ambiente e a saúde das pessoas. Neste sentido, a construção de ciclovias surge como uma alternativa que vai além do lazer, tornando-se um importante equipamento público que incentiva a utilização da bicicleta como meio de transporte barato e eficiente.

Hoje, no Brasil, as ciclovias representam apenas 1% da malha viária das capitais no país, segundo levantamento feito em março nas prefeituras das 26 capitais do País.

Porém, dada a grande densidade populacional nos grandes centros e o costume nas demais regiões, é preciso priorizar o sistema de ciclovias, para que sejam implementadas de maneira correta e segura para todos os indivíduos que vivem nas cidades.

O uso extensivo automóvel apresenta diversas externalidades negativas à cidade, envolvendo custos individuais, como tempo e, custos sociais, como poluição sonora e do ar, que afetam a qualidade de vida da comunidade.

Como solução ao problema que o uso do automóvel traz, as novas políticas de mobilidade urbana buscam sustentabilidade por meio de uma nova divisão modal em que haja maior participação no número de viagens dos meios de transporte não motorizados frente aos motorizados e do transporte coletivo em relação ao individual.

A bicicleta apresenta características interessantes como meio não motorizado de transporte: é quase tão flexível quanto o pedestre, porém muito mais rápida, sendo ideal para locomoção em pequenas distâncias (até 5 km). Além disso, ocupa pouco espaço tanto nas ruas quanto no estacionamento: em movimento ocupa o espaço de 1/6 de carro e em repouso ocupa o espaço de 1/10 de carro.

Devido a essas vantagens, diversas cidades no mundo buscam promover o ciclismo através de políticas públicas e, em face disso, surgem vários estudos que analisam os benefícios dessas iniciativas e sugerem medidas que possam ampliar o número de ciclistas em outros lugares.

Nesse sentido, peço aos nobres pares o apoio para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, em 08 de fevereiro de 2018

Deputado Ezequiel Fonseca

COMISSÃO MISTA DA MPV 818/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 12 DE JANEIRO DE 2018.

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e 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 onde couber o seguinte artigo na Medida Provisória 818, de 2018 que altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, passando a vigorar com a seguinte alteração:

Art. XX Caberá aos Estados oferecer aos Municípios integrantes de região metropolitana e aglomeração urbana os serviços de apoio técnico e jurídico para compatibilização do plano diretor ao Plano Integrado de Desenvolvimento Urbano PDUI.

JUSTIFICATIVA

Considerando a diversidade de infraestrutura técnica e jurídica dos Municípios que integram as regiões metropolitanas e a necessidade que os Municípios se adequem ao novo marco legislativo, a Confederação Nacional de Municípios (CNM) evidencia a necessidade de buscar soluções para que os Municípios atendam a conformidade da legislação do Estatuto da Metrópole, principalmente quanto à compatibilização das funções públicas de interesse comum a serem reconhecidas no Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) e a compatibilização dos Planos Diretores ao PDUI.

Para tanto, é fundamental que os Estados, Ente que possui a competência legislativa de instituir as regiões metropolitanas desenvolvam programas e ações contínuas de serviços de apoio técnico e jurídico aos Municípios integrantes das regiões metropolitanas.

Em grande parte, as regiões metropolitanas do país são compostas de Municípios de médio e pequeno porte e, esses Municípios requerem atenção por parte dos Estados, uma vez que o desenvolvimento de projetos e serviços técnicos que viabilizem o fortalecimento de políticas públicas integradas são deficitárias e muitas vezes são diversas a depender do perfil socioeconômico da região metropolitana e sua integração à região metropolitana.

A CNM ressalta que a baixa capacidade técnica e financeira nos Municípios dificulta a elaboração de estudos técnicos e jurídicos para a execução da política local e quando alçado para a escala metropolitana essas fragilidades relevam-se enormes desafios para a articulação da governança. Deste modo, sugerem-se as inclusões destacadas, visando o fomento ao

fortalecimento do apoio estadual na celebração de consórcios técnicos de planejamento urbano entre Municípios e o Estado.

Por essas razões, apresento a emenda.

Por essas razões, apresento a emenda supressiva.

Sala das Sessões, 07 de fevereiro de 2018



ALFREDO KAEFER

Deputado Federal PSL/PR

COMISSÃO MISTA DA MPV 818/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 2018

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se o seguinte artigo ao Projeto de Lei nº de Conversão da Medida Provisória nº 818, de 2018:

Art. Acrescente-se ao art. 2º da Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, o seguinte inciso XIX:

“Art. 2º

.....
“XIX – tratamento prioritário à arborização e à implantação de áreas verdes urbanas.”

JUSTIFICAÇÃO

A arborização urbana e as áreas verdes urbanas, na forma de praças e parques, desempenham um papel fundamental na qualidade de vida urbana. As árvores e as áreas verdes fornecem serviços ambientais essenciais, no controle da poluição atmosférica e hídrica, no controle de inundações (na medida em que favorecem a permeabilidade e a infiltração das águas pluviais), no controle da erosão e do assoreamento dos corpos d’água que compõem o tecido urbano (como córregos, rios e lagos), na redução da temperatura ambiente (amenizando o calor gerado pela concentração de edificações nas

grandes cidades, fenômeno conhecido como “ilha de calor”), dentre outros benefícios.

A arborização e as áreas verdes, na medida em que melhoram a estética das cidades e oferecem espaços para a recreação e o lazer, contribuem de forma decisiva para reduzir o nível de estresse da população, o desenvolvimento físico e mental das crianças e a saúde da população em geral, a integração social, o desenvolvimento de atividades culturais e até para a redução da criminalidade, como tem demonstrado vários estudos.

Apesar de todos esses benefícios evidentes, a arborização e a implantação de áreas verdes tem sido rotineiramente desconsideradas pelas administrações das cidades brasileiras em geral. É fundamental elevar o grau de prioridade atribuído ao tema no planejamento urbano pátrio. É com este objetivo que estamos propondo a presente emenda.

Sala da Comissão, em 15 de fevereiro de 2018.



ALFREDO KAEFER

Deputado Federal PSL/PR

COMISSÃO MISTA DA MPV 818/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 12 DE JANEIRO DE 2018.

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Fica suprimido o Art. 15º da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.

Art. 15 A região metropolitana instituída mediante lei complementar estadual que ~~não atenda~~ ao disposto no inciso VII do do art. 2º desta Lei será enquadrada como aglomeração urbana para efeito das políticas públicas a cargo do Governo Federal, independentemente de as ações nesse sentido envolverem ou não transferência de recursos financeiros.

JUSTIFICATIVA

O art. 15 condiciona o apoio e acesso a recursos financeiros da União para região metropolitana que configure uma metrópole conforme critérios adotados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, a Confederação Nacional de Municípios (CNM) afirma a inconstitucionalidade do Art. 15º, uma vez que a competência de instituir região metropolitana é do Estado, conforme o art. 25 da Constituição Federal, a partir do momento que uma legislação federal sinaliza que reconhecerá a região metropolitana conforme critérios do IBGE, e as regiões metropolitanas que não atenderem o dispositivo da lei serão automaticamente classificadas pela União como aglomeração urbana, revela-se em desconformidade com os marcos legislativos, uma vez que o Estatuto da Metrópole não pode invadir competência privativa Estadual de instituir as regiões metropolitanas e serem reconhecida por todos os Entes.

Ademais, não pode uma legislação federal dispor que os recursos federais não serão acessados por região metropolitana que não reconhecida pelos critérios do IBGE, o referido artigo 15º revela-se frágil e não fomenta a cooperação e governança entre os entes da Federação para o fortalecimento e objetivo ao qual o Estatuto da Metrópole foi criado, a Confederação Nacional de Municípios evidencia que os programas federais para

o desenvolvimento urbano não destina recursos diretamente para regiões metropolitanas, os recursos de programas federais são destinados para Municípios integrantes de região metropolitana a depender do porte populacional. Considerando, o marco legislativo do Estatuto da Metrópole e o objetivo de fomentar a cooperação metropolitana e o fortalecimento ao pacto Federativo recomenda-se a supressão do artigo 15, uma vez que a manutenção do artigo traz gravidade ao fomento de estratégias de cooperação entre dos Entes da Federação.

A CNM ressalta que o relatório de propostas de aprimoramento a lei 13.089/2015, elaborado pela Subcomissão de Governança Metropolitana instalada pela Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), da Câmara dos Deputados, também aponta inconstitucionalidade no referido Art. 15º da lei.

Por essas razões, apresento a emenda supressiva.

Sala das Sessões, 07 de fevereiro de 2018



ALFREDO KAEFER

Deputado Federal PSL/PR

**PARECER Nº 1 , DE 2018 - CMMPV**

Da COMISSÃO MISTA, sobre a Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, que *altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.*

Relator: Deputado **FAUSTO PINATO**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão Mista a Medida Provisória (MPV) nº 818, de 11 de janeiro de 2018, que *altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.*

A MPV em análise possui três artigos.

O **art. 1º** altera os arts. 12 e 21 da Lei nº 13.089, de 2015 (Estatuto da Metrópole).

No art. 12 do referido diploma legal, foi dada nova redação ao inciso I do § 2º, retirando-se a exigência de que as audiências públicas prévias à elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) de região metropolitana ou de aglomeração urbana ocorram em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana.

O novel § 3º estabelece que *as audiências públicas a que se referem o inciso I do § 2º serão precedidas de ampla divulgação em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana.*





Por sua vez, o § 4º determina que *a realização de audiências públicas ocorrerá segundo os critérios estabelecidos pela instância colegiada deliberativa*, respeitadas as disposições do Estatuto da Metrópole e das leis complementares que instituírem as unidades territoriais.

De acordo com a Exposição de Motivos da MPV, essa exigência seria incompatível com a necessidade de buscar soluções integradas e compartilhadas para as questões de interesse comum. Além disso, *“deve-se observar que há diversidade e heterogeneidade na composição e organização das Regiões Metropolitanas no Brasil. Nesses termos, a indicação para que a instância colegiada deliberativa de região metropolitana ou aglomeração urbana estabeleça os critérios para a realização de audiências públicas é mais adequada”*.

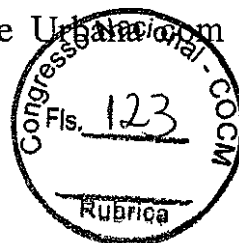
No mesmo sentido de estímulo à integração e de fortalecimento da instância colegiada deliberativa da região metropolitana ou aglomeração urbana caminham os §§ 3º e 4º, incluídos pela MPV no art. 12 do Estatuto.

O art. 21 do Estatuto também teve sua redação modificada pela MPV, especificamente nas alíneas “a” e “b” do seu inciso I, para se alterar o prazo de elaboração do PDUI de 3 (três) para 5 (cinco) anos para as regiões e aglomerações que vierem a ser instituídas e até 31/12/2021 para as regiões e aglomerações já existentes.

Segundo a Exposição de Motivos da MPV, o prazo de 3 anos fixado para a elaboração do PDUI é muito exíguo, tendo em vista tratar-se de instrumento inédito, complexo e de grande abrangência temática, tanto que nenhuma região ou aglomeração elaborou seu PDUI até o momento e que apenas 7 das 20 mais importantes do País ultrapassaram a fase de elaboração de termos de referência. A situação é ainda mais grave porque o próprio Estatuto da Metrópole estabelece que incorrerá em improbidade administrativa o governador ou agente público que não adotar providências para a elaboração e aprovação do PDUI no prazo estabelecido.

O art. 2º da MPV dá nova redação aos §§ 3º e 4º e inclui § 6º no art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

Os novos §§ 3º e 4º estendem o prazo máximo de elaboração ou de compatibilização do Plano de Mobilidade Urbana com o plano diretor





municipal, de 6 (seis) para 7 (sete) anos, contados da data de entrada em vigor da Lei nº 12.587, de 2012.

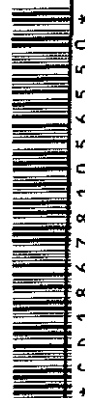
O § 6º introduzido reestabelece uma sanção para o descumprimento do prazo acima, qual seja, fica o Município impedido de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana até que seja elaborado o referido plano. Sanção semelhante constava do § 5º do mesmo art. 24, por força da MPV nº 748, de 2016, mas teve sua vigência encerrada com a não conversão daquela Medida Provisória em lei.

Conforme a Exposição de Motivos da MPV nº 818, de 2018, *a PNMU prevê que a União preste assistência técnica e financeira, além de capacitar pessoas e instituições de todas as esferas, dentre outras atribuições. Em atendimento aos referidos dispositivos, a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB), do Ministério das Cidades, instituiu o Programa de Apoio à Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Para que o referido Programa atue de modo efetivo, com planos consistentes e adequados às condições urbanas existentes e às necessidades da população, propõe-se a ampliação do prazo para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.*

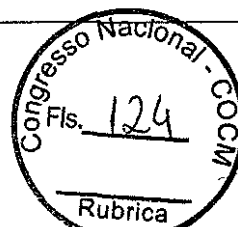
Finalmente, o art. 3º da MPV estabelece sua cláusula de vigência, que se dá a partir da data de sua publicação, em 12 de janeiro de 2018.

Foram apresentadas 39 (trinta e nove) emendas à MPV nº 818, de 2018, cujo teor encontra-se resumidamente descrito na tabela abaixo:

Emenda	Autor	Assunto
1	SEN. ACIR GURGACZ (PDT/RO)	Altera os incisos do art. 6º da Lei nº 12.587/2012, garantindo a sustentabilidade econômica dos serviços de transporte público de passageiros, tratamento tributário que beneficie o usuário e instituição de contribuição de melhoria, incidente sobre os imóveis urbanos que forem valorizados pelos investimentos em infraestrutura de transporte público.
2	SEN. ACIR GURGACZ (PDT/RO)	Insere inciso X e §§ 4º, 5º e 6º ao art. 8º da Lei nº 12.587/2012, alterando a política tarifária de transporte público nos aspectos voltados à concessão de benefícios.
3	SEN. ACIR GURGACZ (PDT/RO)	Dá nova redação ao inciso VII do art. 22 da Lei nº 12.587/2012, substituindo “combater o transporte ilegal de passageiros” por “priorizar o transporte público coletivo no sistema viário”.



* CD 186781056550 *





4	SEN. ACIR GURGACZ (PDT/RO)	Insera no § 2º do art. 1º da Lei nº 13.089/2015 menção específica à Lei nº 12.587/2012.
5	DEP. MAURO LOPES (PMDB/MG)	Insera incisos no § 1º do art. 12 da Lei nº 13.089/2015, para determinar que o plano de desenvolvimento urbano integrado contemple também as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e um sistema de fiscalização e controle dos serviços públicos.
6	DEP. MAURO LOPES (PMDB/MG)	Acrescenta incisos nos arts. 5º, 6º e 7º da Lei nº 13.089/2015, buscando favorecer a rede de transporte público coletivo intermunicipal e a garantia de sustentabilidade econômica da mesma.
7	DEP. JOSE GUIMARAES (PT/CE)	Idêntica à emenda 5.
8	DEP. JOSE GUIMARAES (PT/CE)	Recupera a previsão de audiências públicas e debates em todos os municípios abrangidos pela unidade territorial urbana, e estabelece, no art. 12 da Lei nº 13.089/2015, ampla divulgação e o chamamento dos conselhos municipais, das associações e entidades representativas da sociedade civil e da população.
9	DEP. MIGUEL HADDAD (PSDB/SP)	Busca revogar dispositivo da Lei nº 13.089/2015. Note-se que a emenda não altera o texto da MPV, determinando revogação do artigo citado. Apenas está marcada como emenda supressiva, seguida do texto "Revogar todo o conteúdo do art. 21, da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole e que hoje é objeto da ADI nº 5857, promovida pelo Estado do Pará e em curso perante o Supremo Tribunal Federal".
10	DEP. MIGUEL HADDAD (PSDB/SP)	Não dá nova redação ao texto da MPV, mas altera diretamente o § 2º do art. 1º da Lei nº 13.089/2015, retirando do dispositivo a observância a "outras leis federais, bem como as regras que disciplinam a política nacional de desenvolvimento urbano, a política nacional de desenvolvimento regional e as políticas setoriais de habitação, saneamento básico, mobilidade urbana e meio ambiente".
11	DEP. MIGUEL HADDAD (PSDB/SP)	Não dá nova redação ao texto da MPV, mas altera diretamente o inciso V do art. 7º da Lei nº 13.089/2015, vinculando a participação de representantes da sociedade civil na governança interfederativa àquilo que dispuser a lei complementar que instituir região metropolitana, aglomeração urbana ou Microrregião.
12	DEP. MIGUEL HADDAD (PSDB/SP)	Não dá nova redação ao texto da MPV, mas altera diretamente o § 4º do art. 10 da Lei nº 13.089/2015, ampliando a participação social na elaboração do plano de desenvolvimento urbano integrado.
13	DEP. MIGUEL HADDAD (PSDB/SP)	Altera a redação da MPV para manter a coerência com a emenda 14.

* C D 1 8 6 7 8 1 0 5 6 5 5 0 *





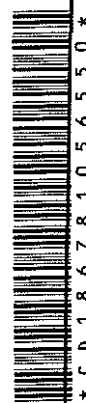
14	DEP. MIGUEL HADDAD (PSDB/SP)	Não dá nova redação ao texto da MPV, mas altera diretamente o art. 8º da Lei nº 13.089/2015, para determinar que a governança interfederativa seja estabelecida em lei complementar estadual. Também altera a estrutura básica de governança, retirando o sistema integrado de alocação de recursos e de prestação de contas, agregando funções executivas à entidade consultiva e retirando a sociedade civil da composição obrigatória do colegiado deliberativo.
15	DEP. LEANDRE (PV/PR)	Não dá nova redação ao texto da MPV, mas altera diretamente o art. 24 da Lei nº 12.587/2012, inserindo inciso XII para exigir que o Plano de Mobilidade Urbana contemple estudos de impacto para viabilizar a arborização da circulação viária.
16	DEP. LEANDRE (PV/PR)	Não dá nova redação ao texto da MPV, mas altera diretamente o art. 24 da Lei nº 12.587/2012, dando nova redação ao inciso IV, para explicitar a otimização da acessibilidade para pessoas idosas.
17	DEP. LEANDRE (PV/PR)	Não dá nova redação ao texto da MPV, mas altera diretamente o art. 24 da Lei nº 12.587/2012, dando nova redação ao inciso III, para priorizar as ciclovias na infraestrutura de mobilidade urbana.
18	DEP. VITOR LIPPI (PSDB/SP)	Não dá nova redação ao texto da MPV, mas acresce parágrafo único ao art. 2º da Lei nº 10.257/2001, isentando o uso residencial de unidades habitacionais de licenciamento pelo poder público municipal.
19	SEN. PEDRO CHAVES (PRB/MS)	Dá nova redação ao art. 2º da MPV, retirando as alterações propostas pelo Poder Executivo ao art. 24 da Lei nº 12.587/2012, e propondo alterações na mesma lei: - incisos X e XIV do art. 4º, para diferenciar entre transporte privado não remunerado e remunerado; - art. 12-C, para regram o serviço de transporte privado individual remunerado mediante uso de aplicativos, incluindo 44 dispositivos com critérios para registro de provedores de serviços e seus motoristas.
20	DEP. WEVERTON ROCHA (PDT/MA)	Não dá nova redação ao texto da MPV, mas acresce diretamente inciso X ao art. 23 da Lei nº 12.587/2012, para incluir, entre os instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, a divulgação digital de informações em tempo real.
21	DEP. WEVERTON ROCHA (PDT/MA)	Não dá nova redação ao texto da MPV, mas acresce diretamente § 3º ao art. 16 da Lei nº 12.587/2012, para estabelecer que, no âmbito dos consórcios públicos ou convênios de cooperação entre a União e entes federados, a legislação local disporá sobre gratuidades a estudantes.
22	DEP. PROFESSORA DORINHA SEABRA REZENDE (DEM/TO)	Não dá nova redação ao texto da MPV, mas acresce diretamente parágrafo único ao art. 15 da Lei nº 12.587/2012, determinando ampla divulgação das audiências e consultas públicas acerca dos planos de mobilidade urbana, das revisões tarifárias e das concessões de transporte público.

* C D 1 8 6 7 8 1 0 5 6 5 5 0 *

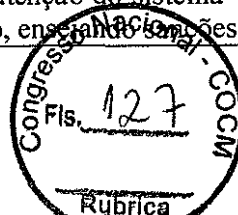




23	DEP. PROFESSORA DORINHA SEABRA REZENDE (DEM/TO)	Não dá nova redação ao texto da MPV, mas acresce diretamente inciso VIII ao art. 22 da Lei nº 12.587/2012, de forma a manter coerência com a emenda 22.
24	SEN. EDUARDO LOPES (PRB/RJ)	Dá nova redação ao art. 2º da MPV, retirando as alterações propostas pelo Poder Executivo ao art. 24 da Lei nº 12.587/2012, e propondo alterações na mesma lei: - inciso X do art. 4º, definindo o transporte remunerado privado individual de passageiros; - art. 11-A, dando competência exclusiva aos municípios e ao Distrito Federal para fiscalização dos serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros; - art. 11-B, estabelecendo condições para atuação como motorista de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.
25	DEP. IZALCI LUCAS (PSDB/DF)	Não dá nova redação ao texto da MPV, mas acresce diretamente § 2º ao art. 14 da Lei nº 12.587/2012, estipulando que o sistema de transporte coletivo observe os direitos dos jovens à mobilidade.
26	DEP. CARLOS ZARATTINI (PT/SP)	Altera o art. 2º da MPV, propondo inserção de quatro alíneas ao inciso III do art. 17 da Lei nº 12.587/2012, com diretrizes para a integração dos serviços de transporte que ultrapassem os limites de um Município.
27	DEP. CARLOS ZARATTINI (PT/SP)	Não dá nova redação ao texto da MPV, mas acresce diretamente inciso I ao art. 24 da Lei nº 12.587/2012, exigindo dos municípios plano de contingência para os serviços de transporte público coletivo.
28	DEP. CARLOS ZARATTINI (PT/SP)	Altera o art. 1º da MPV, propondo nova redação para o inciso II do art. 9º da Lei nº 13.089/2015, de forma a incluir o plano metropolitano de mobilidade entre os planos setoriais interfederativos.
29	SEN. ROBERTO ROCHA (PSDB/MA)	Não dá nova redação ao texto da MPV, mas acresce diretamente § 7º ao art. 24 da Lei nº 12.587/2012, exigindo dos municípios plano de contingência para os serviços de transporte público coletivo.
30	SEN. WILDER MORAIS (PP/GO)	Altera o art. 2º da MPV, propondo inserção dos seguintes dispositivos à Lei nº 12.587/2012: - inciso XIV do art. 4º, definindo planos de manutenção periódica do sistema viário; - inciso V do art. 14, estabelecendo como direito dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana o franco acesso ao plano de manutenção periódica do sistema viário; - inciso V do art. 21, estabelecendo o plano de manutenção periódica do sistema viário como diretriz para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana; - incisos III e XII do art. 24, prevendo que o plano de manutenção periódica e a integração de malhas de transporte intermunicipal e interestadual sejam contemplados pelo Plano de Mobilidade Urbana; - § 7º do art. 24, qualificando o descumprimento imotivado dos planos de manutenção do sistema viário como violação ao patrimônio público, ensejando sanções.



* C D 1 8 6 7 8 1 0 5 6 5 5 0 *





38	DEP. ALFREDO KAEFER (PP/PR)	Não dá nova redação ao texto da MPV, mas propõe acréscimo de inciso XIX ao artigo 2º da Lei nº 10.257/2001, prevendo tratamento prioritário à arborização e à implantação de áreas verdes urbanas.
39	DEP. ALFREDO KAEFER (PP/PR)	Não dá nova redação ao texto da MPV, mas propõe suprimir o art. 15 da Lei nº 13.089/2015.

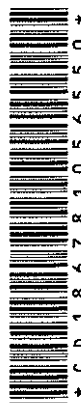
Realizada **Audiência Pública** em 11 de abril de 2018, a ela atenderam especialistas do tema, dentre eles representantes de órgãos metropolitanos e desenvolvimento urbano, de diversos estados, além de instituições como a Associação Brasileira de Municípios e Associação Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) dentre outros, tendo sido transmitida pela internet com participação popular por meio do portal e-Cidadania, do Senado Federal.

II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão Mista da MPV nº 818, de 2018, nos termos do art. 62, § 9º, da Constituição Federal (CF), emitir parecer sobre a presente proposição. Conforme a Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 2002, o parecer abordará os aspectos constitucionais, incluindo a relevância e a urgência, a adequação orçamentária e o mérito da matéria.

Os requisitos de constitucionalidade da matéria estão presentes, uma vez que a norma não trata de assunto vedado a medida provisória, conforme o art. 62, § 1º, da CF. Além disso, cumpre a diretriz prevista no inciso XX do art. 21 da Carta Magna, que preceitua a competência da União de instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive transportes urbanos, temas principais tratados pela Medida Provisória, cujo objetivo é *efetivar a política de planejamento local e regional, considerando a relevância dos temas para o País, o tamanho e diversidades do território nacional, no âmbito da política urbana.*

A MPV atende aos pressupostos de **relevância** e **urgência**, previstos no *caput* do art. 62 da CF, uma vez que a Exposição de Motivos que a acompanha destaca a **importância** do PDUI, que tem implicação direta no planejamento regional e na implantação das políticas públicas em unidades territoriais em todo o Brasil, e da compatibilização entre o PMU e o Plano Diretor Municipal, obrigatória para todos os municípios acima de 20 (vinte)





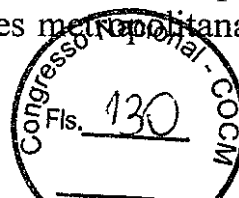
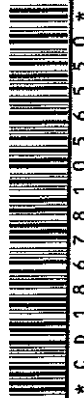
mil habitantes e para as demais categorias de municípios obrigados à elaboração do Plano Diretor pelo Estatuto da Cidade.

A **urgência** se justifica pela aproximação do fim dos prazos máximos anteriormente vigentes, com graves repercussões aos governadores e agentes públicos, que podem responder por improbidade administrativa, nos termos da Lei nº 8.429, de 1992, sem que tenham deliberadamente dado causa ao atraso no cumprimento dos comandos legais. A dificuldade no atendimento dos dispositivos deve-se à abrangência temática e à complexidade de preparação, formulação e execução do PDUI, que exige interlocução entre municípios envolvidos, participação ativa da sociedade civil e dos órgãos públicos ligados às funções públicas de interesse comum. Tem-se de levar em conta também a crise financeira por que passam os Estados, que dificulta a disponibilização dos recursos financeiros necessários para a ampla estrutura logística e de pessoal à entidade que vier a ser responsável pela execução do PDUI. Quanto ao prazo de elaboração do PMU (e sua compatibilização com o Plano Diretor), impõe-se sua prorrogação urgente para que o Programa de Apoio à Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, instituído pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMUB), do Ministério das Cidades, possa produzir os efeitos desejados.

No que concerne, ainda, aos **aspectos formais**, cumpre observar que a MPV não viola princípios jurídicos e atende aos requisitos regimentais e aos de técnica legislativa preconizados pela Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que *dispõe sobre elaboração, redação, alteração e consolidação das leis*.

Evidencia-se, portanto, a **constitucionalidade** da MPV nº 818, de 2018.

Quanto ao **mérito**, entendemos que as alterações promovidas pela MPV nº 818, de 2018, nas Leis nºs 13.089, de 2015, e 12.587, de 2012, objetivam aperfeiçoar pontualmente a legislação que rege a elaboração do PDUI e a elaboração e compatibilização do PMU com o Plano Diretor, no intuito de reforçar a importância desses instrumentos no planejamento do desenvolvimento urbano e regional. A simplificação das exigências para a realização das audiências públicas, a dilação dos prazos para a elaboração desses planos e o reestabelecimento da sanção para o descumprimento do prazo para elaboração do PMU, são todas medidas que revigoram a atenção que deve ser dada a tais instrumentos. Ciente do relevantíssimo papel desses planos no desenvolvimento de Municípios e regiões metropolitanas, a União





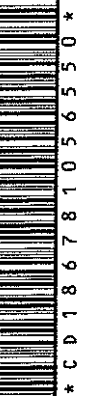
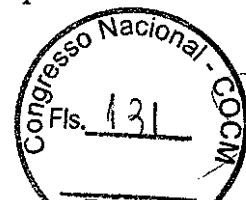
entendeu que é melhor dar mais prazo para que sejam bem elaborados do que estimular o cumprimento *pro forma* das exigências legais.

Não é à toa que, das 20 (vinte) regiões metropolitanas mais importantes do País, apenas 7 (sete) avançaram além dos Termos de Referência para a elaboração do PDUI. Essa demora não se deve a incompetência ou ao descaso dos gestores envolvidos, mas sim à enorme complexidade envolvida na tarefa. Imaginar que a ameaça de responder por improbidade administrativa será suficiente para assegurar a elaboração do PDUI é deixar os gestores municipais lançados à própria sorte. O papel da União, como definidora das diretrizes para o desenvolvimento urbano, é acompanhar e adequar as exigências e os prazos para que o maior número de Municípios e Regiões Metropolitanas realizem seu planejamento da forma mais completa possível. E a MPV nº 818, de 2018, está totalmente alinhada com essa premissa, tendo inegável mérito.

Em relação ao aspecto da **adequação financeira e orçamentária**, a Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados elaborou, em atendimento ao art. 19 da Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 2002, a Nota Técnica nº 5, de 2018, em que reúne subsídios acerca da adequação orçamentária e financeira da MPV nº 818, de 2018. O referido documento aponta que as disposições constantes da Medida Provisória *revestem-se de caráter normativo, sem impacto direto nas receitas ou despesas da União*. Logo, impositiva a conclusão pelo **atendimento do requisito de adequação orçamentária e financeira** pela MPV nº 818, de 2018.

Portanto, entendemos que, de forma geral, a Medida Provisória nº 818, de 2018, é **meritória** e merece ser aprovada, havendo oportunidade, contudo, para alguns aperfeiçoamentos.

No que concerne às **emendas** apresentadas pelos Deputados e Senadores, entendemos que, em que pese a louvável intenção dos nobres parlamentares, algumas devem ser rejeitadas de plano por tratarem de **matéria estranha** à MPV nº 818, de 2018. De acordo com o art. 4º, § 4º, da Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 2002, “é vedada a apresentação de emendas que versem sobre matéria estranha àquela tratada na Medida Provisória”. No julgamento da ADI nº 5.127/DF, em outubro de 2015, o Supremo Tribunal Federal (STF) decidiu que o Poder Legislativo não pode incluir em lei de conversão matéria estranha à medida provisória.





Nesse sentido, as **Emendas nº 18, 19, 21, 24, 25, 26, 28, 30, 38 e 39** tratam de matéria estranha à MPV, razão pela qual dispensamos a análise dos demais aspectos de constitucionalidade e de mérito.

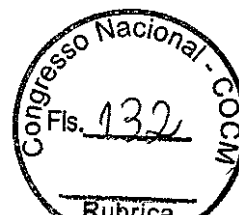
Outras das Emendas apresentadas devem ser rejeitadas por afronta ao art. 230, II, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), subsidiariamente aplicável às Comissões Mistas, por expressa disposição do art. 151 do Regimento Comum do Congresso Nacional (RCCN). O art. 230, II, do RISF estabelece que **não se admitirá emenda em sentido contrário à proposição** quando se trate de proposta de emenda à Constituição, projeto de lei ou de resolução. Considerando que, por força do art. 62 da Constituição Federal, as medidas provisórias têm força de lei, e que a Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 2002, que dispõe sobre a apreciação pelo Congresso das medidas provisórias, nada estabelece em sentido contrário, entendemos perfeitamente aplicável o art. 230, II, do RISF.

Nesse contexto, as **Emendas nº 8** (Dep. José Guimarães), **33, 34 e 35** (Dep. Paulo Pimenta) apresentam conteúdos que vão em sentido diametralmente oposto da Medida Provisória sob análise, **motivo pelo qual se impõe sua rejeição**.

Passemos, então, à análise das demais Emendas.

A **Emenda nº 1**, do Sen. Acir Gurgacz, propõe uma série de alterações nas diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Não obstante as propostas tenham boa intenção, entendemos que não devem prosperar. A proposta de definir priorização de corredores exclusivos e de faixas preferencias em vias urbanas, embora válidas para diversos centros urbanos, olvida as profundas diferenças entre as realidades de cada município e região metropolitana. Uma solução específica como essa não deve ser colocada como diretriz de uma política que deve ser nacional. Nesse ponto, melhor deixar livre para que cada município encontre seu caminho.

A proposta de inclusão como diretriz da PNMU da “garantia da sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo” também não deve ser acolhida. Isso porque seu conteúdo ou já consta do art. 8º do mesmo diploma legal que se pretende alterar, o qual trata da política tarifária, ou está implícito no regime jurídico de qualquer serviço público, não havendo razão para repetição.





Prosseguindo, entendemos que também não se deve colocar como diretriz da PNMU a utilização de incentivos fiscais ao serviço de transporte público coletivo de passageiros. O setor já recebe praticamente todos os incentivos fiscais possíveis, das mais diversas esferas de governo. Desse modo, entendemos que os municípios devem ser incentivados a buscar outras soluções que tenham mais efetividade, sem comprometer sobremaneira as receitas tributárias.

Por fim, não somos favoráveis à definição como diretriz da instituição de contribuição de melhoria para recuperação dos investimentos realizados em infraestrutura de transporte público coletivo de passageiros de que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos. A atual legislação já autoriza o emprego desse instrumento, cabendo a cada Município decidir por sua conveniência e oportunidade.

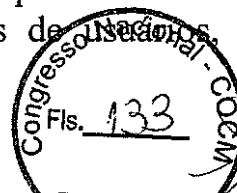
Ademais, o Plano de Mobilidade Urbana, que é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana já deve contemplar *os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana*, não limitados, portanto, aos incentivos fiscais e à contribuição de melhoria.

Por todo o exposto, **somos contrários ao acolhimento da Emenda nº 1.**

A **Emenda nº 2**, do mesmo parlamentar, possui dois objetivos distintos: incentivar o pagamento de tarifas por meio eletrônico e revisar/disciplinar a concessão dos benefícios tarifários nos serviços de transporte público coletivo.

Vale ressaltar que, com a concessão de desconto para os usuários que realizarem o pagamento por meio eletrônico, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de prestação de serviço de transporte público coletivo poderá ser alterado. Assim, será necessária a revisão da tarifa de remuneração paga ao operador do serviço público, ocasionando aumento da passagem paga pelos outros usuários do sistema ou necessidade de subsídio tarifário pelo poder público local. No entanto, entendemos que a orientação ao incentivo do pagamento por meio eletrônico é uma diretriz válida para política tarifária dos serviços de transporte público coletivo.

A segunda modificação visa estabelecer que a concessão de novos benefícios tarifários, para determinadas classes de usuários, sejam





custeados com recursos financeiros previstos em lei, evitando que o referido custeio seja atribuído aos demais usuários do transporte público.

Além disso, estabelece que esses benefícios devem visar atender àqueles que realmente necessitam de assistência social e que os entes federativos deverão realizar a revisão das atuais gratuidades até o ano de 2019 (sete anos de vigência da Lei nº 12.587, de 2012).

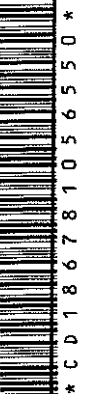
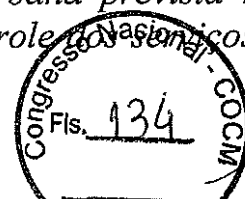
A ideia de deixar expresso no texto da Política Nacional de Mobilidade Urbana que os benefícios tarifários não sejam custeados pelos demais usuários estava presente no texto originário da Lei nº 12.587, de 2012, mas foi vetado em sua promulgação com a justificativa de que poderia provocar necessidade de aporte maior de recursos orçamentários e financeiros pelos entes federados. Nesse sentido, diante da situação fiscal enfrentada pelos entes federados, essa proposta provavelmente teria o mesmo destino, de modo que optamos por não acolhê-la.

Assim, a Emenda nº 2 foi **parcialmente acolhida, com os ajustes de redação** que se encontram no PLV proposto.

A **Emenda nº 3**, também do Sen. Acir Gurgacz, inclui entre as atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana “priorizar o transporte público coletivo no sistema viário”. Entendemos, com todo o respeito pelas opiniões contrárias, que a proposta não trata de atribuição ou competência, mas do estabelecimento de uma prioridade e, como tal, deveria constar, como de fato consta, das diretrizes da PNMU (art. 6º do mesmo diploma legal). Assim, optamos por **rejeitar a Emenda nº 3**.

A **Emenda nº 4**, do mesmo parlamentar, apenas propõe a referência explícita à Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, na aplicação das disposições do Estatuto da Metrópole. A nosso ver, a alteração é desnecessária e na verdade até limitante, pois a redação atual obrigaria a observância não apenas da Lei nº 12.587, de 2012, mas também outros diplomas legais que porventura sejam editados sobre o tema. Desse modo, também **somos contrários à Emenda nº 4**.

A **Emenda nº 5**, do Dep. Mauro Lopes, sugere a alteração do Estatuto da Metrópole para incluir a obrigatoriedade de constar no PDUI *as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana prevista na Lei nº 12.587, de 2012, e o sistema de fiscalização e controle* *dos serviços públicos*



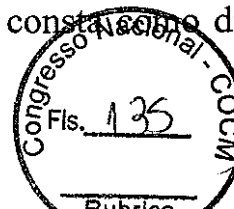


*delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos, inclusive no combate ao transporte ilegal de passageiros. Com relação à primeira sugestão, entendemos desnecessária, tendo em conta que no § 2º do art. 1º do Estatuto da Metrópole já há a previsão de que na aplicação de suas disposições (onde se insere o PDUI) serão observadas, entre outras, as regras que disciplinam a política setorial de mobilidade urbana (o que incluir, por certo, a Lei nº 12.587, de 2012). Quanto à segunda sugestão, se, conforme consta da justificativa da Emenda, o objetivo é permitir a adoção de um sistema de fiscalização e controle dos serviços públicos delegados preferencialmente em parceria com os demais entes federativos, a modificação é igualmente desnecessária. A atual redação do inciso VI do § 1º do art. 12 do Estatuto da Metrópole prevê que o PDUI deverá contemplar o sistema de acompanhamento e controle de suas disposições, o que se mostra suficiente para atingir o desiderato pretendido pela Emenda. Dessa forma, **não acolhemos a Emenda nº 5.***

A **Emenda nº 6**, também do Dep. Mauro Lopes, pretende alterar o Estatuto da Metrópole para: (i) determinar que as leis complementares estaduais que instituem regiões metropolitanas e aglomerações urbanas definam a rede de transporte público coletivo intermunicipal de passageiros; (ii) incluir entre os princípios da governança interfederativa das regiões metropolitanas e das aglomerações urbanas a prioridade do transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; e (iii) incluir entre as diretrizes específicas da governança interfederativa das regiões metropolitanas e das aglomerações urbanas a garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo intermunicipal de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

No que diz respeito à primeira sugestão, entendemos que a lei complementar estadual que define a região metropolitana não é o veículo normativo adequado para se prever a rede de transporte público coletivo intermunicipal de passageiros. Em se tratando de matéria sujeita a alterações com certa regularidade, especialmente em função de alterações na infraestrutura viária urbana, relativamente frequentes nos grandes centros urbanos, sua previsão em lei complementar estadual dificultaria eventuais modificações necessárias.

Quanto às sugestões (ii) e (iii), retomamos o que foi dito acima, quando da análise da Emenda nº 1. A prioridade do transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado já consta como diretriz da





PNMU, que deve ser observada, por comando legal, na aplicação das disposições do Estatuto da Metrópole. Por sua vez, a garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo intermunicipal de passageiros já consta como diretriz da política tarifária na Lei do PNMU, além de estar implícita no regime jurídico de qualquer serviço público, não havendo razão para repetição. Somos, portanto, **contrários ao acolhimento da Emenda nº 6**.

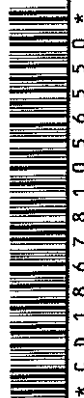
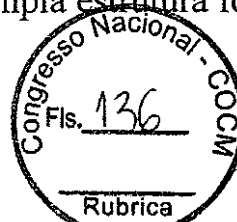
A **Emenda nº 7**, do Dep. José Guimarães, propõe que a criação de região metropolitana, aglomeração urbana ou de micro região, seja precedida de estudos técnicos e audiências públicas.

Avaliamos que haja estudos técnicos prévios que sustentem e justifiquem a criação dessas unidades regionais bem como a realização de audiências públicas prévias. **Acatamos, assim, parcialmente a Emenda e acrescentamos** ao art. 3º do Estatuto da Metrópole tal previsão. No entanto, uma vez que as audiências públicas estarão previstas com maior abrangência de participação da comunidade, concluiu-se que a oitiva prévia dos conselhos de cidades e municípios já estaria contemplada, não sendo necessária a disposição de tal previsão.

As **Emendas nº 9 a 14** foram apresentadas pelo Dep. Miguel Haddad.

A **Emenda nº 9** pretende a revogação do art. 21 do Estatuto da Metrópole, que traz disposição de que incorrerá em improbidade administrativa o governador ou agente público que não adotar providências para a elaboração e aprovação do PDUI, no prazo de 3 anos da entrada em vigor da Lei (vigência a partir de 13/01/2015, prorrogada com a edição da MPV nº 818, de 2018).

Considerando que o PDUI constitui instrumento inédito, cuja relevância tem implicação direta no planejamento regional e na implantação das políticas públicas em unidades territoriais em todo o Brasil, o prazo para sua elaboração, estabelecido inicialmente pelo Estatuto da Metrópole, foi considerado escasso, tendo em vista sua abrangência temática, e complexidade de preparação, formulação e execução, exigindo interlocução entre municípios envolvidos, participação ativa da sociedade civil e dos órgãos públicos ligados às funções públicas de interesse comum. Além disso, é necessário garantir recursos financeiros para a ampla estrutura logística e de





pessoal à entidade, pública ou privada, que vier a ser responsável por sua execução.

Outro aspecto relevante diz respeito ao fato de que até o presente momento apenas uma Região Metropolitana concluiu o PDUI de acordo com os requisitos exigidos pelo Estatuto da Metrôpole, sendo tão somente sete Regiões Metropolitanas, das vinte mais importantes do País, que avançaram além dos Termos de Referência para a sua elaboração.

Assim, em vista da grave consequência de improbidade administrativa, nos termos da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, a ser imputada a governadores e agentes públicos, na hipótese de não execução do PDUI no prazo legal, recomenda-se a supressão do art. 21 e, portanto, o **acolhimento da Emenda nº 9**.

Por fim, o exíguo prazo determinado não tem como ser exigido de governadores e prefeitos, sobretudo pelo fato de que a aprovação de lei complementar estadual instituindo o PDUI é da competência exclusiva do Poder Legislativo Estadual, de forma que tais agentes públicos não devem ser punidos.

Por sua vez, a **Emenda nº 10** se propõe alterar a redação do art. 1º da Lei nº 13.089, de 2015, inserindo novo parágrafo dispondo que na aplicação do Estatuto da Metrôpole devem ser observadas as normas gerais de direito urbanístico estabelecidas na Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Acatam-se as sugestões da Emenda uma vez que aperfeiçoa o art. 1º, justificando-se pelo fato de que não há regras que disciplinam a política nacional de desenvolvimento urbano e a política nacional de desenvolvimento regional, pela ausência de leis que deveriam instituir tais políticas.

A **Emenda nº 11** dispõe sobre a participação de representantes da sociedade civil nos processos de planejamento e de tomada de decisão, nos termos da Lei Complementar que instituir região metropolitana, aglomeração urbana ou microrregião, propondo, apenas, alterar o art. 7º do Estatuto da Metrôpole com vistas a sua adequação à alteração do art. 8º, § 1º. Nestes termos, **acata-se a emenda**.



* C D 1 8 6 7 8 1 0 5 6 5 5 0 *



A **Emenda nº 12** propõe que o plano previsto no *caput* do artigo 10 do Estatuto seja elaborado, de forma conjunta e cooperada, por representantes do Estado, dos municípios integrantes da unidade regional e da sociedade civil organizada e aprovado pela instância colegiada, a que se refere o inciso I do art. 8º da Lei nº 13.089, de 2015, antes de seu encaminhamento à apreciação da Assembleia Legislativa. Com efeito, **acolhe-se a emenda sugerida** uma vez que a alteração proposta é necessária ante a nova redação dada ao artigo 8º, objeto da Emenda nº 11.

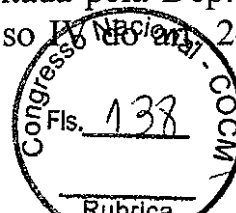
A **Emenda nº 13** propõe que a realização de audiências públicas ocorra segundo os critérios estabelecidos pela instância colegiada normativa e deliberativa a que se refere o inciso I do art. 8º, respeitadas as disposições do Estatuto da Metrópole e das Leis Complementares que instituírem as unidades territoriais. Com efeito, **acolhe-se esta emenda**, que altera o § 4º do art. 12 da Lei nº 13.089, de 2015, pois tem o objetivo de que seja adequada à nova redação do art. 8º, inciso I.

A **Emenda nº 14** propõe a estrutura da governança interfederativa das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, a ser definida em lei complementar estadual alterando a estrutura básica proposta pelo Estatuto da Metrópole.

Acolhemos a emenda de forma parcial, considerando que a estrutura de governança interfederativa deve ser flexível a ponto de se amoldar às diversas realidades enfrentadas em cada região. Logo, não estabelecemos elementos obrigatórias para essa estrutura.

A **Emenda nº 15**, da Dep. Leandre, propõe que o Plano de Mobilidade Urbana *exija a realização de estudos de impacto para viabilizar a arborização da circulação viária*. Partilhamos do entendimento da parlamentar quanto à importância da arborização para a construção de um meio ambiente urbano saudável e agradável. A nosso ver, porém, não se deve exigir do PMU a definição da arborização no Município ou na região metropolitana. Isso deve fazer parte dos Planos Municipais de Meio Ambiente ou instrumentos análogos, tanto por maior pertinência temática, quanto para evitar uma maior burocratização do PMU. Afinal, a própria razão de ser desta Medida Provisória é a dificuldade da elaboração do PMU com as exigências atuais. Somos, portanto, **contrários ao acatamento da Emenda nº 15**.

A **Emenda nº 16** também foi apresentada pela Dep. Leandre, e busca uma ligeira modificação da redação do inciso I do art. 24 da Lei nº





12.587, de 2012. Julgamos que a redação vigente do dispositivo já atende ao objetivo da Emenda, de modo que reputamos a alteração desnecessária e, por esse motivo, **rejeitamos a Emenda nº 16.**

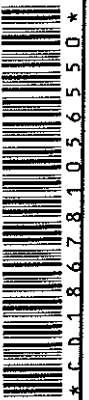
Com relação às **Emendas nº 17**, da Dep. Leandre, e **nº 36**, do Dep. Ezequiel Fonseca, que buscam reforçar o papel das **ciclovias** na infraestrutura do sistema de mobilidade urbana, entendemos que são meritorias e **merecem acolhida.**

De fato, ao elaborar seu Plano de Mobilidade Urbana (PMU), o Município não pode prescindir da inclusão da bicicleta como um importante modal de transporte. Sem dúvida, deve ser priorizado o transporte público coletivo, mas, dentre as alternativas de transporte privado individual, a bicicleta deve ser a mais estimulada, pois apresenta uma série de vantagens comparativas. É um meio de transporte barato (acessível a todas as classes sociais), limpo (não gera poluição, nem mesmo sonora) e saudável (tira o condutor do sedentarismo). Para que seu uso seja estimulado, é fundamental que sejam construídas ciclovias e ciclofaixas, que permitam o isolamento (ainda que parcial) do ciclista do restante do trânsito, aumentando a segurança no uso da bicicleta.

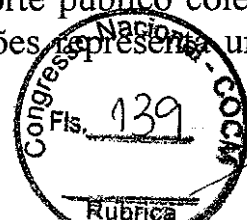
Do exposto, **acolhemos parcialmente as Emendas nº 17 e 36**, por entendermos que, com relação à Emenda nº 17, as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana devem priorizar sempre o transporte público coletivo. Embora a bicicleta seja a melhor alternativa, continua sendo uma modalidade de transporte privado individual. Outro ponto alterado na redação sugerida pelas Emendas foi a inclusão das ciclofaixas que, embora sejam menos seguras do que as ciclovias, são mais baratas e de mais fácil implementação, representando um caminho para a rápida expansão da bicicleta como meio de transporte.

As **Emendas nº 18 e 38** apresentam modificações à Lei nº 10.257, de 2001 (Estatuto da Cidade). **O posicionamento sobre estas emendas é contrário**, pois fogem à pertinência temática da Medida Provisória.

A **Emenda nº 20**, do Dep. Weverton Rocha, inclui entre os instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, a divulgação digital, na internet e em aplicativos de *smartphones*, de informações em tempo real dos serviços de transporte público coletivo. Não há dúvida de que tal disponibilização de informações representa um avanço



* 5 0 5 6 1 0 5 6 7 8 1 0 5 6 5 0 *





para gestores e para usuários dos serviços de transporte público coletivo, mas somos contrários ao acolhimento da emenda. Primeiramente, porque a lista presente no art. 23 da Lei nº 12.587, de 2012, é meramente exemplificativa, sem qualquer força coercitiva. Em segundo lugar, caso se optasse por tornar impositiva a divulgação dessas informações em tempo real, teríamos como consequência enormes impactos sobre o orçamento dos Municípios, em muitas situações sem retornos significativos para a sociedade, como provavelmente ocorreria em pequenos e médios Municípios. Assim, não se justifica a alteração legislativa, razão pela qual **não acolhemos a referida emenda.**

A **Emenda nº 22**, da Dep. Professora Dorinha Seabra Rezende, traz a importante preocupação com a transparência e a divulgação das audiências e consultas públicas no âmbito da elaboração e revisão do Plano de Mobilidade Urbana. Preocupa-nos, contudo, sua inclusão como condição para finalização dos processos de elaboração e revisão periódica do PMU. Isso porque os prazos do art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, vêm sendo sistematicamente prorrogados, dada a complexidade do processo atualmente vigente. Entendemos que a introdução de mais uma exigência vai no sentido contrário do pretendido por esta Medida Provisória, motivo pelo qual **não acatamos a Emenda nº 22.**

A **Emenda nº 23**, também apresentada pela Dep. Professora Dorinha Seabra Rezende, inclui entre as competências mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana a promoção e o estímulo à participação popular. Embora a intenção da emenda seja meritória, entendemos que **não deve ser aceita**, uma vez que essa já é uma competência implícita dos órgãos, em razão do que dispõe o art. 15 da Lei nº 12.587, de 2012, em sua atual redação.

A **Emenda nº 27**, do Dep. Carlos Zarattini, passa a exigir dos Municípios de grande e médio portes a elaboração de um plano de contingência para os serviços de transporte público coletivo, com vistas a solucionar ou mitigar problemas incidentais que possam afetar a mobilidade urbana. Conforme já apontado na análise da Emenda nº 22, preocupa-nos a criação de mais uma exigência para o PMU, que vai no sentido contrário do pretendido por esta Medida Provisória, razão pela qual **somos contrários ao acolhimento da Emenda nº 27.**





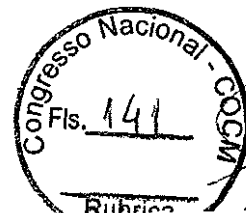
A **Emenda nº 29**, do Sen. Roberto Rocha, modifica a Lei nº 12.587, de 2012, para determinar que as regiões metropolitanas com mais de 1 (um) milhão de habitantes constituam uma autoridade metropolitana de transportes, sob a forma de consórcio público (Lei nº 11.107, de 2005), com o objetivo de apoiar a implementação das políticas, diretrizes e planos de transportes metropolitanos, além de elaborar um único plano de mobilidade para a região metropolitana.

Entendemos que já existe um mecanismo para o planejamento da mobilidade urbana para as regiões metropolitanas e aglomerações urbanas que deve ser compatível com os planos de mobilidade dos municípios locais, dispensando a necessidade de obrigatoriedade de elaboração de um plano metropolitano, além deste não ter o mesmo teor dos planos de mobilidade, principalmente para os menores municípios da região metropolitana. Além disso, a elaboração somente de um plano de mobilidade metropolitano provavelmente não abarcaria questões diferentes dos serviços de transporte coletivo intermunicipal nas cidades menores das Regiões Metropolitanas, como, por exemplo, os serviços de transporte individual, transporte não motorizado, política de estacionamento e acessibilidade. Assim, **rejeitamos a Emenda.**

A **Emenda nº 31**, do Dep. João Paulo Papa, propõe alterar diversos artigos do Estatuto da Metrópole e **foi acolhida parcialmente**, nos termos descritos abaixo.

Em seu art. 1º, o Autor destaca que a Lei irá estabelecer diretrizes gerais para além do planejamento, gestão e execução da função pública de interesse comum, inserindo “projetos, estruturação econômico-financeira e operação”. Avalia-se, contudo, que o texto da Lei não apresenta tais diretrizes. Nestes termos, não cabe a proposta de alteração do art. 1º nos termos apresentados.

Em seu art. 2º, vislumbram-se duas propostas, alterando os conceitos de governança interfederativa e do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado. No primeiro caso, tenta-se alterar a finalidade de criação de região metropolitana ampliando o já estabelecido no Estatuto da Metrópole, que está em conformidade com o disposto no art. 25, § 3º da Constituição Federal, o que não é adequado. Já no segundo conceito, entendemos pertinente a proposta de alteração, uma vez que acrescenta que o objeto do PDUI também é o de estabelecer viabilização econômico-financeira e gestão às propostas nele contidas.





Para a proposta de alteração do art. 3º, a inserção da expressão “projetos, estruturação econômico-financeira e operação” não procede, porquanto já estão contempladas na atividade de planejamento das regiões metropolitanas no âmbito das funções públicas de interesse comum, motivo pelo qual se avalia que o texto, como se encontra na lei, está adequado.

Existem duas propostas de alteração para o art. 6º, sendo a primeira acrescentando a expressão “gestão” no âmbito dos princípios de compartilhamento de responsabilidades para a promoção do desenvolvimento urbano integrado, a qual acolho, sendo certo que a segunda proposta, concernente a um novo inciso, trata, de fato, da governança interfederativa das funções públicas de interesse comum, sendo acatada em novo artigo no substitutivo que proporá diretrizes gerais para essas funções públicas de interesse comum.

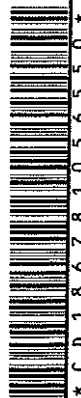
No que concerne à proposta para o inciso I do art. 7º, informo que acolho a proposta, que vem ao atendimento no novo dispositivo referente às funções públicas de interesse comum.

No entanto, referente ao inciso IV do mesmo artigo, que trata da gestão unificada de recursos públicos e privados, entendo por não aceitar a proposta, diante da impossibilidade de viabilização na gestão unificada e devido também à necessidade de clareza conceitual.

A proposição de alteração do inciso V do art. 8º, quanto a gestão profissionalizada, já se encontra contemplada na estrutura básica da governança interfederativa.

A proposta de complementação do inciso II do art. 9º detalha planos setoriais interfederativos, tornando uma obrigação no âmbito do exercício das funções públicas de interesse comum. Considera-se excessivo, avaliando-se que, da forma que se encontra previsto no Estatuto da Metrópole, é mais adequado, motivo pelo qual não acolho a sugestão.

Por fim, a proposta de alteração de dois incisos do art. 12, que tratam do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado, entendemos que, quanto ao inciso VII, de financiamento das ações e empreendimento, seria mais adequado estar inserido nos instrumentos oficiais de orçamento e financiamento público.





No que tange ao inciso VIII, o Estatuto da Metrópole já prevê os instrumentos para a gestão compartilhada das funções públicas de interesse comum, conforme previsto no art. 9º da Lei.

Por esses motivos, a despeito da contribuição apresentada, não convém acatar a proposta de alteração do art. 12.

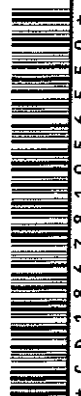
A **Emenda nº 32**, também do Dep. João Paulo Papa, trata da compatibilização do plano de mobilidade urbana com o plano de desenvolvimento urbano integrado existente ou em elaboração, nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas.

Rejeitamos a emenda, pois a modificação proposta trará ainda mais complexidade para um processo que já enfrenta dificuldades, motivando a edição da presente Medida Provisória.

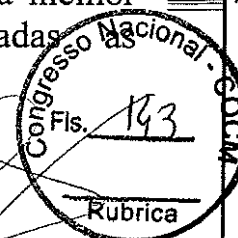
A **Emenda nº 37**, do Dep. Alfredo Kaeffer, impõe aos Estados a prestação de serviços de apoio técnico e jurídico para compatibilização do Plano Diretor com o PDUI. Entendemos que a Emenda não deve prosperar, tendo em vista que o Estatuto da Metrópole já prevê o apoio da União a iniciativas voltadas à governança interfederativa, dedicandó a essa matéria toda a Seção I do Capítulo V do referido diploma legal. A inclusão de dispositivo atribuindo aos Estados determinadas incumbências poderá frustrar determinadas iniciativas já em curso pela União, bem como estabelecer um “jogo de empurra” entre a esfera estadual e federal, prejudicando justamente os maiores interessados: os Municípios. Por essa razão, somos **contrários ao acolhimento da Emenda nº 37**.

Como contribuições ao aperfeiçoamento da MPV nº 818, de 2018, **não contempladas nas emendas apresentadas pelos nobres parlamentares**, entendemos ser necessário promover algumas alterações na legislação a serem consolidados na minuta de PLV, **sob a forma de Emendas de Relator**. Para construir essas contribuições, foram consideradas sugestões apresentadas pelas emendas parlamentares e por ocasião da audiência pública realizada.

A Medida Provisória em análise propõe, entre outras iniciativas, que cada unidade territorial – região metropolitana ou aglomeração urbana – possa definir, por meio de seu organismo colegiado deliberativo, a melhor forma se serem realizadas audiências públicas, consideradas



* 0 5 5 6 5 0 1 8 7 8 1 4 3 *





especificidades e características dessas unidades territoriais e as peculiaridades regionais.

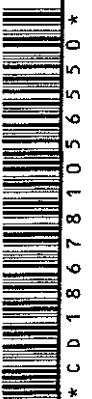
Nesse sentido, propomos alteração no art. 1º no Estatuto da Metr pole, para suprimir as disposi es da atual reda o do art. 14 do mesmo diploma, que definia critérios para o apoio da União no âmbito da governança interfederativa. Como explicado mais   frente, daremos nova reda o ao Capítulo V do Estatuto da Metr pole (de que faz parte o art. 14), de tal sorte que essa referência perderá seu sentido.

Com rela o às altera es no   2º do art. 1º do Estatuto, não há regras que disciplinam a política nacional de desenvolvimento urbano e a política nacional de desenvolvimento regional, pela ausência de leis que deveriam instituir tais políticas. Por outro lado, nota-se o uso inadequado das expressões “políticas setoriais de habita o, de saneamento básico, de mobilidade urbana e de meio ambiente”, pois tais políticas envolvem uma gama infinita de todo o tipo de legisla o, das três esferas de governo, muitas delas em nível inferior ao da Lei n  13.089, de 2015. O correto seria mencionar a política nacional de habita o (Lei n  11.124, de 16 de junho de 2005); de saneamento básico (Lei n  11.445, de 5 de janeiro de 2007), de mobilidade urbana (Lei n  12.587, de 3 de janeiro de 2012) e de meio ambiente (Lei n  6.938, de 31 de agosto de 1981), mas nenhuma dessas leis faz men o às regiões metropolitanas, aglomera es urbanas e microrregiões e às respectivas políticas de integra o regional, objetivando   organiza o, ao planejamento e   execu o das fun es públicas de interesse comum. Em suma, todas essas leis ignoram as disposi es contidas no art. 25,   3º, da Constitui o Federal.

As altera es do art. 2º do Estatuto se prestam a incluir, para efeitos de aplica o do referido diploma, as defini es dos novos termos e instrumentos utilizados.

A modifica o introduzida no art. 7º, em seu inciso V, objetiva adequar o novo texto   proposta de inclusão do   1º no art. 8º.

O art. 8º, por sua vez, atualmente apresenta uma estrutura complexa de governança metropolitana interfederativa. Nesse sentido, o inciso I do art. 8º nos remete a uma instância executiva, formada por prefeitos dos municípios que integram a unidade regional, além de representantes do Estado.



* C D 1 8 6 7 8 1 0 5 6 5 5 0 *





O legislador resolveu atribuir competência deliberativa a uma instância colegiada, definida no inciso II do art. 8º do Estatuto. Trata de uma instância de características deliberativas, com a participação da sociedade civil. Há diversos questionamentos quanto a representatividade no colegiado, o que vem ajustado no PLV ora proposto.

O inciso III, por sua vez, retrata uma organização pública, com funções técnico consultivas, que tem o mesmo significado de administração pública e esta é definida, em termos amplos, como sendo o conjunto de órgãos (administração direta) e de entidades (administração indireta) que possuem como principal objetivo o desempenho de toda a atividade administrativa dos entes federados (União, Estados, Municípios e Distrito Federal).

Essa entidade de direito público deverá estar revestida de funções administrativas, técnicas e executivas, eis que, em face de sua natureza jurídica, deverá promover, em nome do colegiado, a organização, o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum.

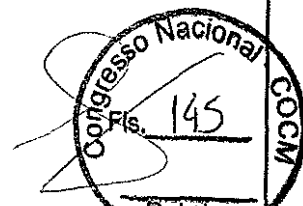
O inciso IV trata de um sistema integrado de alocação de recursos e de prestação de contas.

Nossa proposta é flexibilizar a estrutura da governança interfederativa, prevendo que será definida por lei complementar estadual, mas sem exigir determinados elementos específicos.

As alterações aos artigos 10 e 12 justificam-se pela necessidade de adequá-los à alteração proposta para o art. 8º.

Por outro lado, a revogação dos arts. 20 e 21 da mesma Lei é necessária. No primeiro caso, entende-se que as disposições do art. 20 tratam de temas relacionados ao Sistema Nacional de Desenvolvimento Urbano, que deverá ser tratado no âmbito de uma Política Nacional de Desenvolvimento Urbano mediante ação integrada e harmônica da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Com o objetivo de instituir um sistema de informações voltado para os municípios e as regiões metropolitanas, propõe-se um sistema nacional, com a participação dos entes federados. Por este motivo, sugeriu-se a inclusão de um dispositivo específico com essa finalidade.





Quanto ao art. 21, que envolve o prazo para a elaboração dos PDUIs, sua supressão é justificada pelos motivos que já foram apresentados anteriormente, devido à dificuldade do seu processo de elaboração com a consequente sujeição dos agentes públicos que atuam na estrutura de governança interfederativa (prefeitos e governadores) à punição, e que deixem de tomar as providências necessárias para a elaboração, no prazo fixado por esta lei, do plano de desenvolvimento regional integrado.

Propusemos também alterações na Lei nº 12.587, de 2012.

Quanto ao § 6º do art. 24 da supracitada Lei, que teve nova redação inserida pela Medida Provisória em análise, propomos a alteração do seu conteúdo, suprimindo o § 6º e alterando a redação do § 4º, nos termos do PLV apresentado ao final.

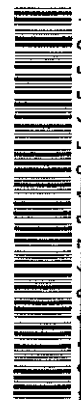
Dessa forma, preservamos a essência do texto original da lei, que contém a expressão “recursos orçamentários federais”, alterando-se apenas o prazo máximo para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de 6 (seis) para 7 (sete) anos a partir da entrada em vigor da Lei nº 12.587, de 2012. Entende-se que a supressão da palavra “orçamentários” poderá acarretar prejuízos aos desembolsos dos contratos de financiamento lastreados com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS.

Destaca-se que no âmbito do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (Pró-Transporte), foi editada pelo Conselho Curador do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS a Resolução nº 858, de 18 de julho de 2017, que estabelece exigência de elaboração de Plano de Mobilidade Urbana para a seleção de propostas no âmbito do Programa Pró-Transporte. A referida Resolução estabelece, em seu art. 6º:

Art. 6º A partir de 31 de dezembro de 2019, somente serão aceitas propostas para municípios com população acima de 20 (vinte) mil habitantes que possuam Plano de Mobilidade Urbana válido.

§ 1º Os municípios que não possuírem o plano válido até a data acima, somente poderão acessar os recursos do Programa Pró-Transporte para sua elaboração.

.....



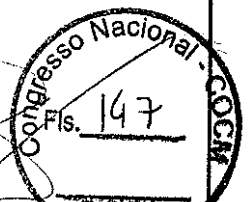


Ressalta-se ainda que o fomento à elaboração de planos de mobilidade urbana com a utilização de recursos do FGTS foi possível com a reformulação do Programa Pró-Transporte, por meio da Resolução nº 848, de 17 de maio de 2017, que incluiu no programa a Modalidade 5 - Planos de Mobilidade Urbana, destinada à elaboração de Planos de Mobilidade Urbana nos termos estabelecidos na Lei nº 12.587, de 2012.

Assim, no que se refere a recursos de financiamento para obras de mobilidade urbana, o prazo para impedimento de acesso dos municípios é 31 de dezembro de 2019, ficando disponível apenas o acesso a recursos para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. No tocante aos recursos orçamentários federais, a vedação se dará a partir de abril de 2019, quando completam-se sete anos a partir da entrada em vigor da Lei nº 12.587, de 2012.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pelo atendimento dos pressupostos constitucionais **de relevância e urgência** da Medida Provisória nº 818, de 2018, pela **constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa** da matéria, pela sua **adequação financeira e orçamentária** e, no mérito, por sua **aprovação**, com o **acolhimento total ou parcial das Emendas nº 2, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 31 e 36** e pela **rejeição das demais Emendas** apresentadas, na forma do Projeto de Lei de Conversão a seguir apresentado.





PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2018

(Proveniente da Medida Provisória nº 818, de 2018)

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

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

§ 2º Na aplicação das disposições desta Lei, serão observadas as normas gerais de direito urbanístico, estabelecidas na Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.” (NR)

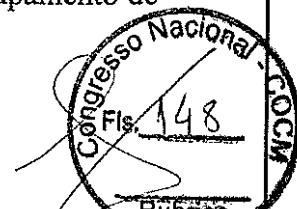
“**Art. 2º**

VI - plano de desenvolvimento urbano integrado: instrumento que estabelece, com base em processo permanente de planejamento, viabilização econômico-financeira e gestão, as diretrizes para o desenvolvimento territorial estratégico e os projetos estruturantes da região metropolitana e aglomeração urbana;

VII - região metropolitana: unidade regional instituída pelos Estados, mediante Lei Complementar, constituída por agrupamento de



* C D 1 8 6 7 8 1 0 5 6 5 0 *





municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum;

VIII - área metropolitana: representa a expansão contínua da malha urbana da metrópole, conurbada pela integração dos sistemas viários, abrangendo, especialmente, áreas habitacionais, de serviços e industriais com a presença de deslocamentos pendulares no território;

IX - governança interfederativa das funções públicas de interesse comum: compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum, mediante a execução de um sistema integrado e articulado de planejamento, projetos, estruturação financeira, implantação, operação e gestão.

Parágrafo único. Cabe ao colegiado da microrregião decidir sobre a adoção do Plano de Desenvolvimento Metropolitano ou quaisquer matérias de impacto.” (NR)

“Art. 3º

§ 1º Estado e Municípios inclusos em região metropolitana ou em aglomeração urbana formalizada e delimitada na forma do caput deste artigo deverão promover a governança interfederativa, sem prejuízo de outras determinações desta Lei.

§ 2º A criação de uma região metropolitana, aglomeração urbana ou de microrregião deve ser precedidas de estudos técnicos e audiências públicas envolvendo todos os Municípios pertencentes à unidade territorial.” (NR)

“Art. 6º

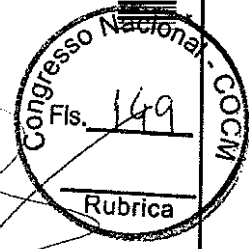
II – compartilhamento de responsabilidades e de gestão para a promoção do desenvolvimento urbano integrado;” (NR)

“Art. 7º

V – participação de representantes da sociedade civil nos processos de planejamento e de tomada de decisão, nos termos da lei complementar que instituir região metropolitana, aglomeração urbana ou microrregião;” (NR)



CD 1 8 6 7 8 1 0 5 6 5 5 0 *





“Art. 7º-A No exercício da governança das funções públicas de interesse comum, o Estado e municípios da unidade territorial deverão observar as seguintes diretrizes gerais:

I – o compartilhamento da tomada de decisões objetivando a implantação de processo relativo ao planejamento, à elaboração de projetos, à sua estruturação econômico-financeira, operação e gestão do serviço ou da atividade; e

II – o compartilhamento de responsabilidades na gestão de ações e projetos relacionados às funções públicas de interesse comum, os quais deverão ser executados mediante a articulação de órgãos e entidades dos entes federados.”

“Art. 8º A estrutura da governança interfederativa de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões será definida em lei complementar estadual.

§ 1º Lei complementar que instituir região metropolitana, aglomeração urbana ou microrregião estabelecerá os critérios para a participação da sociedade civil organizada no âmbito do colegiado.

§ 2º Caberá ao colegiado da região metropolitana ou da aglomeração urbana, mediante a publicação de deliberação normativa no Diário Oficial do Estado, instituir o sistema de governança para cada uma das funções públicas de interesse comum estabelecidas para a unidade regional, observado o disposto no art. 7º-A.

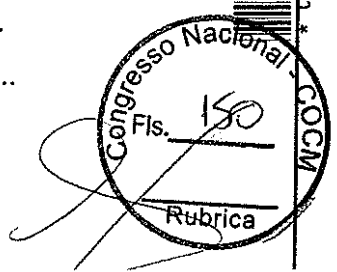
§ 3º O sistema de governança, referido no § 3º deste artigo, deverá contemplar todas as ações relativas à organização, ao planejamento, à execução, ao acompanhamento, à avaliação e ao controle da execução da função pública de interesse comum, no âmbito do processo de integração de políticas públicas e do compartilhamento de deveres e responsabilidades entre Estado e municípios.” (NR)

“Art. 10.
.....

§ 4º O plano previsto no caput deste artigo será elaborado de forma conjunta e cooperada por representantes do Estado, dos municípios integrantes da unidade regional e da sociedade civil organizada e aprovado pela instância colegiada, a que se refere o inciso II do art. 8º desta Lei, antes de seu encaminhamento à apreciação da Assembleia Legislativa.” (NR)

“Art. 12.

§ 1º





V – a delimitação das áreas com restrições à urbanização visando à proteção do patrimônio ambiental ou cultural, bem como das áreas sujeitas a controle especial pelo risco de desastres naturais, se existirem;

VI – o sistema de acompanhamento e controle de suas disposições; e

VII – as diretrizes mínimas para implementação de efetiva política pública de regularização fundiária urbana, nos termos da Lei 13.465, de 11 de julho de 2017.

§ 2º

I - a promoção de audiências públicas com a participação de representantes da sociedade civil e da população;

§ 3º As audiências públicas a que se refere o inciso I do § 2º serão precedidas de ampla divulgação em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana.

§ 4º A realização de audiências públicas ocorrerá segundo os critérios estabelecidos pela instância colegiada deliberativa a que se refere o inciso I do art. 8º, respeitadas as disposições desta Lei e das leis complementares que instituírem as unidades territoriais.” (NR)

“Art. 16-A. A União apoiará as iniciativas dos Estados e municípios voltadas à governança interfederativa e promoverá a instituição de um sistema nacional de informações urbanas e metropolitanas, observadas as diretrizes do Plano Plurianual, as metas e as prioridades fixadas pela leis orçamentárias anuais.”

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

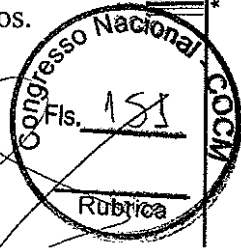
“Art. 8º

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

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

X - incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários.

.....” (NR)





“Art. 24.

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

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

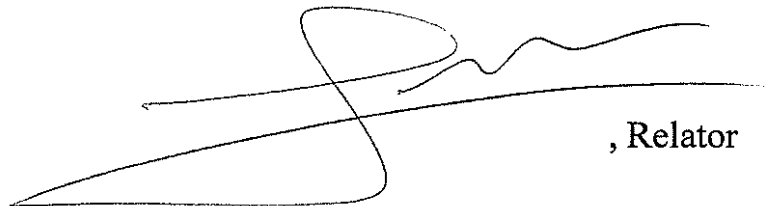
.....
§ 7º O Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar medidas destinadas a atender aos núcleos urbanos informais consolidados, nos termos da Lei 13.465, de 11 de julho de 2017.” (NR)

Art. 3º Ficam revogados o inciso III do art. 2º e os arts. 14, 20 e 21 da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente


, Relator



COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 2018

Da COMISSAO MISTA, sobre a Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, que altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metr pole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

Após a leitura do relatório na última reunião desta comissão, em razão das discussões acerca da matéria, decidimos efetuar aperfeiçoamentos no texto do Projeto de Lei de Conversão (PLV) proposto, que passamos a descrever.

Acrescente-se o seguinte   8 o ao art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, na reda o dada no PLV apresentado na última reunião:

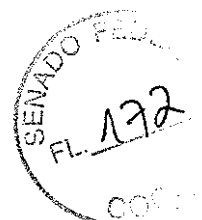
“Art. 24.

.....

  8 o Para fins do cumprimento da obrigatoriedade de apresenta o do Plano de Mobilidade Urbana de que trata esta lei, as regiões metropolitanas com mais de 1 (um) milhão de habitantes poderão constituir uma autoridade metropolitana de transportes, no formato de consórcio público previsto na Lei Federal nº 11.107, de 6 de abril de 2015, com o objetivo de integrar o planejamento e a execu o das a es de transportes, através da apresenta o de um  nico Plano de Mobilidade para o sistema de transportes na região metropolitana de forma única, conforme regulamento.” (NR)

Acrescente-se o seguinte art. 10-A   Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012:

“Art. 10-A. As controvérsias surgidas em decorrência dos contratos de concessão para presta o de serviço de transporte público coletivo após decisão definitiva da autoridade competente, no que se refere aos direitos patrimoniais disponíveis, podem ser submetidas a arbitragem ou a outros mecanismos alternativos de soluço de controvérsias.



§ 1º Os contratos que não tenham cláusula arbitral, inclusive aqueles em vigor, poderão ser aditados a fim de se adequar ao disposto no *caput* deste artigo.

§ 2º As custas e despesas relativas ao procedimento arbitral, quando instaurado, serão antecipadas pela parte que suscitou a arbitragem e, quando for o caso, serão restituídas conforme posterior deliberação final em instância arbitral.

§ 3º A arbitragem será realizada no Brasil e em língua portuguesa.

§ 4º Consideram-se controvérsias sobre direitos patrimoniais disponíveis, para fins desta Lei:

I - as questões relacionadas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;

II - o cálculo de indenizações decorrentes de extinção ou de transferência do contrato de concessão; e

III - o inadimplemento de obrigações contratuais por qualquer das partes.

§ 5º Ato do Poder concedente regulamentará o credenciamento de câmaras arbitrais para os fins deste artigo.”

VOTO

Diante do exposto, votamos pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência da Medida Provisória nº 818, de 2018, pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa da matéria, pela sua adequação financeira e orçamentária e, no mérito, por sua aprovação, com o acolhimento total ou parcial das Emendas nº 2, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 29, 31 e 36 e pela rejeição das demais Emendas apresentadas, na forma do Projeto de Lei de Conversão a seguir apresentado.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



**2ª COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO AO RELATÓRIO
APRESENTADO NA COMISSÃO MISTA DESTINADA A
EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº
818, DE 11 DE JANEIRO DE 2018**

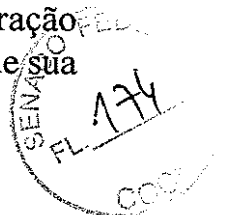
Da COMISSAO MISTA, sobre a Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, que altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metr pole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Relator: Deputado FAUSTO PINATO

Após a leitura do relatório e da complementa o de voto nesta comissão, em razão das discussões acerca da matéria com os parlamentares presentes, acordamos em efetuar aperfeiçoamentos no texto do Projeto de Lei de Conversão (PLV) proposto, que passamos a descrever:

1. No art. 1  do PLV, que altera a Lei n  13.089, de 12 de janeiro de 2015, foram efetuadas as seguintes altera es:
 - a. Foi suprimida a altera o proposta no art. 1  da referida lei, mantendo-se a reda o atual do dispositivo;
 - b. A reda o proposta para o inciso V do art. 7  da referida lei passa a ser: “V - participa o de representantes da sociedade civil nos processos de planejamento e de tomada de decisão;”;
 - c. A reda o proposta para o art. 8  da referida lei passa a ser:

“Art. 8  Cada região metropolitana, aglomera o urbana e microrregião terá definidos a estrutura de sua



governança interfederativa e os critérios para a participação da sociedade civil organizada no âmbito do colegiado.

§ 1º Caberá ao colegiado da região metropolitana ou da aglomeração urbana, mediante a publicação de deliberação normativa no Diário Oficial do Estado, instituir o sistema de governança para cada uma das funções públicas de interesse comum estabelecidas para a unidade regional, observado o disposto no art. 7º-A.

§ 2º O sistema de governança, referido no **caput** deste artigo, deverá contemplar todas as ações relativas à organização, ao planejamento, à execução, ao acompanhamento, à avaliação e ao controle da execução da função pública de interesse comum, no âmbito do processo de integração de políticas públicas e do compartilhamento de deveres e responsabilidades entre Estado e municípios.” (NR)

- d. Alteramos a redação do § 2º do art. 14 da lei supracitada, que passa a ter o seguinte teor: “§ 2º Admite-se o apoio da União para a elaboração e a revisão do plano de desenvolvimento urbano integrado de que tratam os arts. 10 a 12 desta Lei, **dispensado, na primeira hipótese, o cumprimento da exigência da alínea “c” do inciso III do art. 2º desta Lei.**”
2. No art. 2º do PLV, que modifica a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, acolhemos parcialmente a Emenda nº 1, do Sen. Acir Gurgacz, para incluir inciso VIII no art. 6º do referido diploma legal, com o seguinte conteúdo: “VIII – garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.”.
3. No art. 3º do PLV, foram suprimidas as revogações do inciso III do art. 2º e do art. 14 da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.



VOTO

Diante do exposto, votamos pelo atendimento dos pressupostos constitucionais **de relevância e urgência** da Medida Provisória nº 818, de 2018, pela **constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa** da matéria, pela sua **adequação financeira e orçamentária** e, no mérito, por sua **aprovação**, com o **acolhimento total ou parcial das Emendas nº 1, 2, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 29, 31 e 36** e pela **rejeição das demais Emendas** apresentadas, na forma do Projeto de Lei de Conversão a seguir apresentado.

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2018

(Proveniente da Medida Provisória nº 818, de 2018)

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 1º**

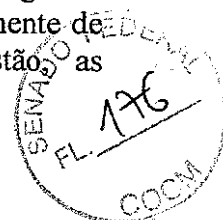
.....

§ 2º Na aplicação das disposições desta Lei, serão observadas as normas gerais de direito urbanístico, estabelecidas na Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.” (NR)

“**Art. 2º**

.....

VI - plano de desenvolvimento metropolitano integrado: instrumento que estabelece, com base em processo permanente de planejamento, viabilização econômico-financeira e gestão as



diretrizes para o desenvolvimento territorial estratégico e os projetos estruturantes da região metropolitana e aglomeração urbana;

VII - região metropolitana: unidade regional instituída pelos Estados, mediante Lei Complementar, constituída por agrupamento de municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum;

VIII - área metropolitana: representa a expansão contínua da malha urbana da metrópole, conurbada pela integração dos sistemas viários, abrangendo, especialmente, áreas habitacionais, de serviços e industriais com a presença de deslocamentos pendulares no território;

IX - governança interfederativa das funções públicas de interesse comum: compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum, mediante a execução de um sistema integrado e articulado de planejamento, projetos, estruturação financeira, implantação, operação e gestão.

Parágrafo único. Cabe ao colegiado da microrregião decidir sobre a adoção do Plano de Desenvolvimento Metropolitano ou quaisquer matérias de impacto.” (NR)

“Art. 3º

§ 1º Estado e Municípios inclusos em região metropolitana ou em aglomeração urbana formalizada e delimitada na forma do caput deste artigo deverão promover a governança interfederativa, sem prejuízo de outras determinações desta Lei.

§ 2º A criação de uma região metropolitana, aglomeração urbana ou de microrregião deve ser precedidas de estudos técnicos e audiências públicas envolvendo todos os Municípios pertencentes à unidade territorial.” (NR)

“Art. 6º

II – compartilhamento de responsabilidades e de gestão para a promoção do desenvolvimento urbano integrado;
.....” (NR)

“Art. 7º

V – participação de representantes da sociedade civil nos processos de planejamento e de tomada de decisão;
.....” (NR)



“**Art. 7º-A** No exercício da governança das funções públicas de interesse comum, o Estado e municípios da unidade territorial deverão observar as seguintes diretrizes gerais:

I – o compartilhamento da tomada de decisões objetivando a implantação de processo relativo ao planejamento, à elaboração de projetos, à sua estruturação econômico-financeira, operação e gestão do serviço ou da atividade; e

II – o compartilhamento de responsabilidades na gestão de ações e projetos relacionados às funções públicas de interesse comum, os quais deverão ser executados mediante a articulação de órgãos e entidades dos entes federados.”

“**Art. 8º** Cada região metropolitana, aglomeração urbana e microrregião terá definidos a estrutura de sua governança interfederativa e os critérios para a participação da sociedade civil organizada no âmbito do colegiado.

§ 1º Caberá ao colegiado da região metropolitana ou da aglomeração urbana, mediante a publicação de deliberação normativa no Diário Oficial do Estado, instituir o sistema de governança para cada uma das funções públicas de interesse comum estabelecidas para a unidade regional, observado o disposto no art. 7º-A.

§ 2º O sistema de governança, referido no caput deste artigo, deverá contemplar todas as ações relativas à organização, ao planejamento, à execução, ao acompanhamento, à avaliação e ao controle da execução da função pública de interesse comum, no âmbito do processo de integração de políticas públicas e do compartilhamento de deveres e responsabilidades entre Estado e municípios.” (NR)

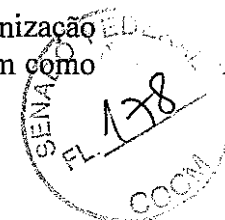
“**Art. 10.**

§ 4º O plano previsto no **caput** deste artigo será elaborado de forma conjunta e cooperada por representantes do Estado, dos municípios integrantes da unidade regional e da sociedade civil organizada e aprovado pela instância colegiada, a que se refere o inciso II do art. 8º desta Lei, antes de seu encaminhamento à apreciação da Assembleia Legislativa.” (NR)

“**Art. 12.**

§ 1º

V – a delimitação das áreas com restrições à urbanização visando à proteção do patrimônio ambiental ou cultural, bem como



das áreas sujeitas a controle especial pelo risco de desastres naturais, se existirem;

VI – o sistema de acompanhamento e controle de suas disposições; e

VII – as diretrizes mínimas para implementação de efetiva política pública de regularização fundiária urbana, nos termos da Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017.

.....
§ 2º

I - a promoção de audiências públicas com a participação de representantes da sociedade civil e da população;

.....
§ 3º As audiências públicas a que se refere o inciso I do § 2º serão precedidas de ampla divulgação em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana.

§ 4º A realização de audiências públicas ocorrerá segundo os critérios estabelecidos pela instância colegiada deliberativa a que se refere o art. 8º, respeitadas as disposições desta Lei e das leis complementares que instituírem as unidades territoriais.” (NR)

“ Art. 14.
.....

§ 2º Admite-se o apoio da União para a elaboração e a revisão do plano de desenvolvimento urbano integrado de que tratam os arts. 10 a 12 desta Lei, dispensado, na primeira hipótese, o cumprimento da exigência da alínea “c” do inciso III do art. 2º desta Lei.

.....” (NR)

“Art. 16-A. A União apoiará as iniciativas dos Estados e municípios voltadas à governança interfederativa e promoverá a instituição de um sistema nacional de informações urbanas e metropolitanas, observadas as diretrizes do Plano Plurianual, as metas e as prioridades fixadas pela leis orçamentárias anuais.”

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 6º

.....



VIII – garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

.....” (NR)

“Art. 8º

.....

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

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

X - incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários.

.....” (NR)

“Art. 10-A. As controvérsias surgidas em decorrência dos contratos de concessão para prestação de serviços de transporte público coletivo após decisão definitiva da autoridade competente, no que se refere aos direitos patrimoniais disponíveis, podem ser submetidas a arbitragem ou a outros mecanismos alternativos de solução de controvérsias.

§ 1º Os contratos que não tenham cláusula arbitral, inclusive aqueles em vigor, poderão ser aditados a fim de se adequar ao disposto no caput deste artigo.

§ 2º As custas e despesas relativas ao procedimento arbitral, quando instaurado, serão antecipadas pela parte que suscitou a arbitragem e, quando for o caso, serão restituídas conforme posterior deliberação final em instância arbitral.

§ 3º A arbitragem será realizada no Brasil e em língua portuguesa.

§ 4º Consideram-se controvérsias sobre direitos patrimoniais disponíveis, para fins desta Lei:

I - as questões relacionadas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;

II - o cálculo de indenizações decorrentes de extinção ou de transferência do contrato de concessão; e

III - o inadimplemento de obrigações contratuais por qualquer das partes.

§ 5º Ato do Poder concedente regulamentará o credenciamento de câmaras arbitrais para os fins deste artigo.”

“Art. 24.



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

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

.....
 § 7º O Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar medidas destinadas a atender aos núcleos urbanos informais consolidados, nos termos da Lei 13.465, de 11 de julho de 2017.

§ 8º Para fins do cumprimento da obrigatoriedade de apresentação do Plano de Mobilidade Urbana de que trata esta lei, as regiões metropolitanas com mais de 1 (um) milhão de habitantes poderão constituir uma autoridade metropolitana de transportes, no formato de consórcio público previsto na Lei Federal nº 11.107, de 6 de abril de 2015, com o objetivo de integrar o planejamento e a execução das ações de transportes, através da apresentação de um único Plano de Mobilidade para o sistema de transportes na região metropolitana de forma única, conforme regulamento.” (NR)

Art. 3º Ficam revogados os arts. 20 e 21 da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





CONGRESSO NACIONAL
Comissão Mista da Medida Provisória nº 818/2018

DECISÃO DA COMISSÃO

Reunida nesta data a Comissão Mista destinada a analisar a Medida Provisória nº 818, de 2018, foi aprovado o relatório do Deputado Fausto Pinato, que passa a constituir o Parecer da Comissão, o qual conclui pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência da Medida Provisória nº 818, de 2018, pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa da matéria, pela sua adequação financeira e orçamentária e, no mérito, por sua aprovação, com o acolhimento total ou parcial das Emendas nº 1, 2, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 29, 31 e 36 e pela rejeição das demais Emendas apresentadas, na forma do Projeto de Lei de Conversão apresentado. Registra voto contrário o Deputado Paulo Teixeira.

Brasília, 08 de maio de 2018.



Senadora MARTA SUPLICY
Presidente da Comissão Mista



PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 11 , DE 2018

(Proveniente da Medida Provisória nº 818, de 2018)

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º

§ 2º Na aplicação das disposições desta Lei, serão observadas as normas gerais de direito urbanístico, estabelecidas na Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.” (NR)

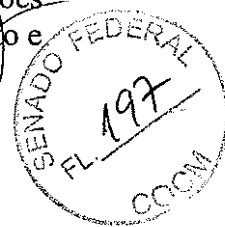
“Art. 2º

VI - plano de desenvolvimento metropolitano integrado: instrumento que estabelece, com base em processo permanente de planejamento, viabilização econômico-financeira e gestão, as diretrizes para o desenvolvimento territorial estratégico e os projetos estruturantes da região metropolitana e aglomeração urbana;

VII - região metropolitana: unidade regional instituída pelos Estados, mediante Lei Complementar, constituída por agrupamento de municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum;

VIII - área metropolitana: representa a expansão contínua da malha urbana da metrópole, conurbada pela integração dos sistemas viários, abrangendo, especialmente, áreas habitacionais, de serviços e industriais com a presença de deslocamentos pendulares no território;

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



execução de funções públicas de interesse comum, mediante a execução de um sistema integrado e articulado de planejamento, projetos, estruturação financeira, implantação, operação e gestão.

Parágrafo único. Cabe ao colegiado da microrregião decidir sobre a adoção do Plano de Desenvolvimento Metropolitano ou quaisquer matérias de impacto.” (NR)

“Art. 3º

§ 1º Estado e Municípios inclusos em região metropolitana ou em aglomeração urbana formalizada e delimitada na forma do caput deste artigo deverão promover a governança interfederativa, sem prejuízo de outras determinações desta Lei.

§ 2º A criação de uma região metropolitana, aglomeração urbana ou de microrregião deve ser precedidas de estudos técnicos e audiências públicas envolvendo todos os Municípios pertencentes à unidade territorial.” (NR)

“Art. 6º

II – compartilhamento de responsabilidades e de gestão para a promoção do desenvolvimento urbano integrado;

.....” (NR)

“Art. 7º

V – participação de representantes da sociedade civil nos processos de planejamento e de tomada de decisão;

.....” (NR)

“Art. 7º-A No exercício da governança das funções públicas de interesse comum, o Estado e municípios da unidade territorial deverão observar as seguintes diretrizes gerais:

I – o compartilhamento da tomada de decisões objetivando a implantação de processo relativo ao planejamento, à elaboração de projetos, à sua estruturação econômico-financeira, operação e gestão do serviço ou da atividade; e

II – o compartilhamento de responsabilidades na gestão de ações e projetos relacionados às funções públicas de interesse comum, os quais deverão ser executados mediante a articulação de órgãos e entidades dos entes federados.”



“Art. 8º Cada região metropolitana, aglomeração urbana e microrregião terá definidos a estrutura de sua governança interfederativa e os critérios para a participação da sociedade civil organizada no âmbito do colegiado.

Parágrafo único. O sistema de governança, referido no caput deste artigo, deverá contemplar todas as ações relativas à organização, ao planejamento, à execução, ao acompanhamento, à avaliação e ao controle da execução da função pública de interesse comum, no âmbito do processo de integração de políticas públicas e do compartilhamento de deveres e responsabilidades entre Estado e municípios.” (NR)

“Art. 10.

§ 4º O plano previsto no **caput** deste artigo será elaborado de forma conjunta e cooperada por representantes do Estado, dos municípios integrantes da unidade regional e da sociedade civil organizada e aprovado pela instância colegiada, a que se refere o inciso II do art. 8º desta Lei, antes de seu encaminhamento à apreciação da Assembleia Legislativa.” (NR)

“Art. 12.

§ 1º

V – a delimitação das áreas com restrições à urbanização visando à proteção do patrimônio ambiental ou cultural, bem como das áreas sujeitas a controle especial pelo risco de desastres naturais, se existirem;

VI – o sistema de acompanhamento e controle de suas disposições; e

VII – as diretrizes mínimas para implementação de efetiva política pública de regularização fundiária urbana, nos termos da Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017.

§ 2º

I - a promoção de audiências públicas com a participação de representantes da sociedade civil e da população;

§ 3º As audiências públicas a que se refere o inciso I do § 2º serão precedidas de ampla divulgação em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana.



§ 4º A realização de audiências públicas ocorrerá segundo os critérios estabelecidos pela instância colegiada deliberativa a que se refere o art. 8º, respeitadas as disposições desta Lei e das leis complementares que instituírem as unidades territoriais.” (NR)

“ Art. 14.

§ 2º Admite-se o apoio da União para a elaboração e a revisão do plano de desenvolvimento urbano integrado de que tratam os arts. 10 a 12 desta Lei, dispensado, na primeira hipótese, o cumprimento da exigência da alínea “c” do inciso III do art. 2º desta Lei.

.....” (NR)

“Art. 16-A. A União apoiará as iniciativas dos Estados e municípios voltadas à governança interfederativa e promoverá a instituição de um sistema nacional de informações urbanas e metropolitanas, observadas as diretrizes do Plano Plurianual, as metas e as prioridades fixadas pela leis orçamentárias anuais.”

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 6º

VIII – garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

.....” (NR)

“Art. 8º

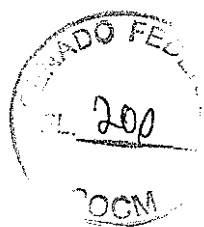
VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos;

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

X - incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários.

.....” (NR)

“Art. 10-A. As controvérsias surgidas em decorrência dos contratos de concessão para prestação de serviços de transporte



público coletivo após decisão definitiva da autoridade competente, no que se refere aos direitos patrimoniais disponíveis, podem ser submetidas a arbitragem ou a outros mecanismos alternativos de solução de controvérsias.

§ 1º Os contratos que não tenham cláusula arbitral, inclusive aqueles em vigor, poderão ser aditados a fim de se adequar ao disposto no caput deste artigo.

§ 2º As custas e despesas relativas ao procedimento arbitral, quando instaurado, serão antecipadas pela parte que suscitou a arbitragem e, quando for o caso, serão restituídas conforme posterior deliberação final em instância arbitral.

§ 3º A arbitragem será realizada no Brasil e em língua portuguesa.

§ 4º Consideram-se controvérsias sobre direitos patrimoniais disponíveis, para fins desta Lei:

I - as questões relacionadas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;

II - o cálculo de indenizações decorrentes de extinção ou de transferência do contrato de concessão; e

III - o inadimplemento de obrigações contratuais por qualquer das partes.

§ 5º Ato do Poder concedente regulamentará o credenciamento de câmaras arbitrais para os fins deste artigo.”

“Art. 24.

.....

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

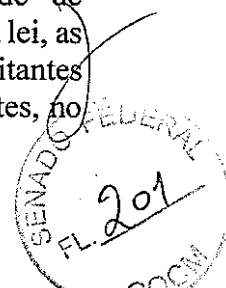
.....

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

.....

§ 7º O Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar medidas destinadas a atender aos núcleos urbanos informais consolidados, nos termos da Lei 13.465, de 11 de julho de 2017.

§ 8º Para fins do cumprimento da obrigatoriedade de apresentação do Plano de Mobilidade Urbana de que trata esta lei, as regiões metropolitanas com mais de 1 (um) milhão de habitantes poderão constituir uma autoridade metropolitana de transportes, no



formato de consórcio público previsto na Lei Federal nº 11.107, de 6 de abril de 2015, com o objetivo de integrar o planejamento e a execução das ações de transportes, através da apresentação de um único Plano de Mobilidade para o sistema de transportes na região metropolitana de forma única, conforme regulamento.” (NR)

Art. 3º Ficam revogados os arts. 20 e 21 da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, 8 de maio de 2018



Senadora MARTA SUPLICY

Presidente da Comissão

