



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.881-B, DE 2012

(Dos Srs. José de Filippi e Carlos Zarattini)

Institui as diretrizes da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana (PMMU), cria o Pacto Metropolitano da Mobilidade Urbana e o Sistema de Informações dos Transportes Metropolitanos (SITRAM), com a Autoridade Metropolitana de Transportes e o Fundo Metropolitano de Transporte Público e dá outras providências; tendo parecer da Comissão Especial, pela constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e pela adequação financeira e orçamentária deste, do de nº 7294/14, apensado, e das emendas apresentadas ao substitutivo de nºs 1 a 5; e, no mérito, pela aprovação deste, do de nº 7294/14, apensado, e das emendas apresentadas ao substitutivo de nºs 2, 3, 5, com substitutivo, e pela rejeição das emendas apresentadas ao substitutivo de nºs 1 e 4 (relator: DEP. VINICIUS POIT).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

TRABALHO DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO URBANO;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E

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

REVEJO DE OFÍCIO O DESPACHO DE DISTRIBUIÇÃO APOSTO AO PROJETO DE LEI N. 4.881/2012, PARA DETERMINAR A INCLUSÃO DA COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E DE SERVIÇO PÚBLICO PARA DAR PARECER DE MÉRITO À MATÉRIA. EM CONSEQUÊNCIA, POR VERSAR A REFERIDA PROPOSIÇÃO MATÉRIA DE COMPETÊNCIA DE MAIS DE TRÊS COMISSÕES DE MÉRITO, CONSOANTE O DISPOSTO NO ART. 34, II, DO RICD, DECIDO PELA CRIAÇÃO DE COMISSÃO ESPECIAL.

APRECIÇÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 7294/14

III - Na Comissão Especial:

- 1º Parecer do relator
- 1º Substitutivo oferecido pelo relator
- Emendas apresentadas ao substitutivo (5)
- 2º Parecer do relator
- 2º Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

O Congresso Nacional decreta:

TÍTULO I

DA POLÍTICA METROPOLITANA DE MOBILIDADE URBANA

CAPÍTULO I

DOS FUNDAMENTOS

Art. 1º – Esta Lei, denominada **Mobilidade na MetrÓpole**, estabelece as diretrizes para a execução Política Metropolitana de Mobilidade Urbana, cria o Pacto Metropolitano da Mobilidade Urbana e o Sistema de Informações e Planejamento dos Transportes Metropolitanos (SITRAM), com fundamento no art. 21, incisos IX, XV e XX da Constituição Federal.

Art. 2º – A Política Metropolitana de Mobilidade Urbana constitui um conjunto de conceitos, objetivos e diretrizes, por meio do qual a União, em articulação com os Estados, Distrito Federal e Municípios, estabelecerá critérios para organização metropolitana do sistema de transporte a fim de garantir a mobilidade da população nestas regiões.

§ 1º - Para os fins de aplicação da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana, entende-se por regiões metropolitanas o agrupamento de municípios limítrofes que juntos corresponda a, no mínimo, 1 (um) milhão de habitantes, que tem por finalidade integrar a organização e o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum no que refere aos serviços de transporte e mobilidade urbana, observado o disposto no art. 25, § 3º da Constituição Federal.

§ 2º A Política Metropolitana de Mobilidade Urbana será elaborada e executada em consonância com as disposições da Lei nº 12.587, de janeiro de 2012, que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

CAPÍTULO II

DOS OBJETIVOS GERAIS

Art. 3º - A Política Metropolitana de Mobilidade Urbana rege-se-á pelas

disposições desta Lei e pelas demais normas a ela pertinentes e tem, por objetivos gerais:

I – elaborar e executar planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana;

II – promover a cooperação entre a União, Estados, Distrito Federal e Municípios integrantes das regiões metropolitanas, mediante a articulação e integração de seus órgãos e entidades tanto das administrações diretas quanto das indiretas, visando formação do Pacto Metropolitano da Mobilidade Urbana em favor de interesses comuns;

III – organizar e manter serviços oficiais de informações e gerenciamento de dados do sistema público de transportes metropolitanos;

CAPÍTULO III

DAS DIRETRIZES DA POLÍTICA METROPOLITANA DE MOBILIDADE URBANA

Art. 4º - Para efeito de aplicação desta Lei são consideradas as seguintes diretrizes:

I – desenvolvimento da política metropolitana de transporte público e mobilidade urbana de modo integrado ao uso do solo;

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

III – integração metropolitana entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - atuar sob o princípio da conservação de energia, incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

V – garantir a eficiência dos serviços prestados e segurança nos deslocamentos das pessoas;

VI – planejamento e desenvolvimento integrado entre operações de sistemas de transportes metropolitanos e a ocupação do espaço urbano;

VII – redução do tempo de casa para o trabalho em função das melhorias nos transportes públicos.

CAPÍTULO IV

DOS INSTRUMENTOS DA POLÍTICA METROPOLITANA DE MOBILIDADE URBANA

Art. 5º - As ações decorrentes da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana serão executadas, entre outros, por meio dos seguintes instrumentos:

I – formação do Pacto Metropolitano da Mobilidade Urbana, coordenado por um Conselho Gestor formado pela União, representada pelo Ministério do Planejamento, Ministério das Cidades Ministério dos Transportes, e demais órgãos e secretarias nacionais; e pelos representantes das Câmaras Técnicas;

II – a constituição do Sistema de Informações e Planejamento dos Transportes Metropolitanos (SIPTRAM).

Art. 6º - São atribuições do Conselho Gestor do Pacto Metropolitano da Mobilidade Urbana:

I – constituir as Câmaras Técnicas, que terão como princípio, a integração política e institucional em nível metropolitano, formadas por representantes da União, Estados, autarquias, municípios das regiões metropolitanas, iniciativa privada, universidades e demais segmentos da sociedade civil daquela localidade.

II – criar o Fundo Metropolitano do Transporte Público por meio de concessão de subsídios visando investimento em transporte coletivo e participação da iniciativa privada;

III – constituir o Sistema de Informações dos Transportes Metropolitanos (SITRAM).

Art. 7º São atribuições das Câmaras Técnicas:

I - estabelecer um plano estratégico metropolitano de gerenciamento da mobilidade de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e demais projetos complementares que possam integrar os sistemas locais às principais vias de acesso metropolitano;

II – constituir a Autoridade Metropolitana de Planejamento e Execução dos Transportes Metropolitanos;

III - constituir Sistema Inteligente de Integração de Diversos Modais, considerando-se como possibilidades: veículos leves sobre trilhos, sistemas de ônibus

rápidos, sistema de elevadores, passarela rolante e ônibus elétricos conectados com a rede viária e implantação de corredores de ônibus;

IV - incentivar e apoiar a criação de plano diretor metropolitano de uso e ocupação do solo, com a premissa de recuperação dos espaços públicos;

V - estabelecer estudo sobre origem/destino, indicando possibilidades de desenvolvimento descentralizado a fim de se criar oportunidades de trabalho em locais próximos às residências da população;

VI - estabelecer Campanhas de Uso Racional do Transporte Individual;

VII – promover a integração física, tarifária e operacional nos diferentes modos e das redes de transporte metropolitano público e privado;

VIII – constituir o sistema de informação para planejamento, redução de impactos ambientais, conservação energética, política de estacionamentos; integração física e tarifária, incentivo ao transporte não motorizado, incentivo ao uso racional do carro, dando prioridade para o transporte coletivo;

IX - promover a eficiência na fiscalização e manutenção;

X - facilitar a circulação de modos não motorizados;

XI - Construir terminais de transportes, envolvendo a oferta de serviços e comércio no entorno das áreas metropolitanas;

XII - Definir uma política metropolitana de gerenciamento de vagas em estacionamentos.

Art. 8º - Da constituição do Fundo Metropolitano do Transporte Público:

I – determina que o Poder Executivo Federal ficará autorizado a constituir o Fundo Metropolitano do Transporte Público, aqui caracterizado como o instrumento institucional de caráter financeiro, com a finalidade de dar suporte ao planejamento integrado e às ações conjuntas dele decorrentes no que se refere às funções públicas de interesse comum entre a União, Estados e municípios integrantes das regiões metropolitanas;

II – promover financiamentos e investimentos para a execução de programas e projetos de transporte público de interesse metropolitanos;

III – captar e compatibilizar recursos financeiros para a gestão da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana;

Art. 9º - Constituirão recursos do Fundo Metropolitano do Transporte Público,

dentre outros:

I – recursos da União a ele destinados por disposição legal;

II – transferências dos Estados, Distrito Federal e municípios integrantes das regiões metropolitanas, destinadas à manutenção das estruturas de gestão Política Metropolitana de Mobilidade Urbana;

III – empréstimos nacionais, internacionais e outras contribuições financeiras;

IV – recursos decorrentes do rateio de custos referentes a obras de interesse comum;

V – produto de operações de crédito e rendas provenientes da aplicação de seus recursos;

VI – doações de pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou multinacionais e outros recursos eventuais;

Parágrafo único – o Fundo Metropolitano do Transporte Público integrará o orçamento anual da União.

Art. 10º - A aplicação dos recursos do Fundo Metropolitano do Transporte Público será supervisionada por um Conselho formado por seis membros, divididos da seguinte forma: União (02 representante), Estado (2 representantes), Prefeituras da Região Metropolitana (01 representante) e sociedade civil (01 representante).

Art. 11º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

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

Pensar o desenvolvimento das regiões metropolitanas conectadas aos grandes projetos estratégicos de desenvolvimento nacional. Uma política nacional de desenvolvimento das regiões metropolitanas brasileiras requer propostas legislativas visando o equacionamento dos graves problemas de ordenamento territorial e gestão de serviços públicos decorrentes da fragmentação da metrópole em vários municípios.

O recente processo de reorganização da região metropolitana de São Paulo, por exemplo, foi um passo importante, mas também não significa garantia de integração das políticas públicas setoriais, pois não bastam ações setoriais isoladas, é preciso considerar o planejamento das sub-regiões no planejamento metropolitano e estadual.

Nas principais regiões metropolitanas há uma grave situação de imobilidade, somente

com investimento em transporte coletivo será possível recuperar a capacidade de mobilidade nas grandes cidades. Se medidas urgentes não forem tomadas certamente haverá redução de investimentos econômicos e diminuição das oportunidades de trabalho.

Infelizmente, nas últimas décadas, o poder público tem priorizado o transporte individual em detrimento do transporte coletivo, o que é prejudicial, principalmente para as camadas mais pobres da população.

O uso do transporte coletivo é minoritário no país. Ainda temos o aumento das vendas de automóvel e motocicletas que hoje atingem 35 milhões de automóveis e 15 milhões de motos.

No caso da Região Metropolitana de São Paulo, tem-se chegado a uma média de 300 km diários de congestionamento. O congestionamento dos carros também tem reduzido a eficiência dos ônibus.

Na cidade de São Paulo há ruas com mais motos que carros em horário de pico. Representando 12,8% da frota registrada no município, elas dominam estrada da zona sul e eixo da zona leste.

O número de falhas e interrupções no Metrô só tem aumentado com o tempo. Além da falta de investimentos na ampliação e manutenção da rede de trens e metro, sobram denúncias de corrupção nunca apuradas. Apesar da previsão de implantação de 200 quilômetros de linhas do metrô até 2018, nos últimos 17 anos, apenas 25 quilômetros foram construídos.

Trens da CPTM também batem recorde de passageiros e superlotação, o sistema atingiu marca de 2,5 milhões de pessoas em único dia da semana.

Um cenário de guerra urbana com graves consequências sociais, principalmente para a saúde pública. Há registros de 500 mortes em acidentes com motos por ano no país e aumento dos acidentes causados por transporte individual. Segundo estudo do DENATRAN e IPEA, o custo social dos acidentes em rodovias foi estimado em R\$ 24,6 bilhões anuais, dos quais R\$ 8,1 bilhões correspondiam aos acidentes nas rodovias federais e R\$ 16,5 bilhões nas estaduais. O custo médio do acidente com feridos em torno de R\$ 90 mil e, com mortes, este valor chega a R\$ 421 mil.

O acidentado de trânsito, em sua maioria, é conduzido às estruturas públicas de atendimento hospitalar. Grande parte dos recursos financeiros do setor da saúde é para o atendimento de urgência e traumatologia, para a reabilitação e a inclusão social de acidentados de trânsito. Sem contar que, a cada morte no trânsito, contam-se 20 outros acidentados que ficam feridos, muitos deles com sequelas irreversíveis, exigindo um esforço brutal do setor de saúde e das famílias brasileiras.

Além do problema da péssima qualidade do serviço público, a tarifa de R\$ 3,00 em São Paulo é a maior do país e uma das mais altas do mundo, tomando quase 30% do salário mínimo dos trabalhadores assalariados. Com tais recursos, teriam até

condições para solucionar o problema através do bilhete único mensal.

A população que poderia utilizar o transporte coletivo, não faz esta opção porque o custo de tempo e dinheiro não compensa. O padrão europeu privilegia, através de subsídios, o transporte coletivo, isso também como medida de garantia da sustentabilidade ambiental. No Brasil, os grandes interesses econômicos tem prevalecido privilegiando o transporte individual.

Estudos da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) também indicam que é preciso tirar 30% dos automóveis da cidade de São Paulo. Não se trata de impedir que as pessoas adquiram seu automóvel, mas é preciso coibir seu uso indiscriminado através da oferta de transporte coletivo de qualidade.

As construções verticais sem infraestrutura social e urbana no seu entorno também faz aumentar os congestionamentos. É preciso incentivar outros meios de mobilidade na cidade através da recuperação de elevadores, passarela rolante e ônibus elétricos conectados com a rede viária, implantação de estacionamentos próximos ao metrô nas áreas mais densas. Investir na construção de terminais de transporte, incluindo a criação de atividades de comércio e serviços no entorno.

Recuperar as calçadas e criar condições de mobilidade da população idosa e crianças, que não haja necessidade dos pais levarem filhos para a escola de carro. Ter pessoas treinadas para pararem os carros para travessia de idosos e crianças.

É fundamental pensar um sistema de integração inteligente entre diversos modais de transporte, e atualmente há alternativas viáveis e de menor custo que poderiam responder às demandas de mobilidade urbana em nossa cidade.

Como por exemplo, os chamados Veículos Leves sobre Trilhos (VLT), por exemplo, que apresentam custos menores e certa flexibilidade operacional. Outra alternativa é o chamado Bus Rapid Transit (BRT), sistemas de ônibus rápidos, que se apropriam de alguns atributos dos metrô, mas com custos em torno de 20 milhões (o que corresponde a apenas 15% dos custos dos metrô). São alternativas de novas modalidades de transporte em substituição aos automóveis e ônibus, poderão diminuir o fluxo de veículos, os atrasos, o desconforto da população e a emissão de gases poluentes na atmosfera, beneficiando a saúde pública.

O país dispõe de condições, potencial técnico e experiência para reverter este quadro. Mas, para isto, é necessário mudar paradigmas pautados pela competição econômica, pensar em termos de rede, flexibilidade e complementaridade. Incentivar o uso racional do carro e o transporte coletivo, recuperar o espaço público e melhorar a vida das pessoas na cidade.

A legislação que institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana (Lei 12.587/2012), de janeiro de 2012, foi um passo importante no sentido de valorizar a acessibilidade e a mobilidade das pessoas e rever o transporte de cargas nos municípios, além de prever investimentos de R\$ 32 bilhões no setor.

A lei dá prioridade para os meios de transportes não motorizados e ao serviço público coletivo e obriga os municípios com mais de 20 mil habitantes a elaborar planos para

a circulação dos habitantes no prazo máximo de três anos. Para tanto, é preciso que as prefeituras elaborem seus planos de mobilidade urbana exigidos pela lei e assim tenham direitos aos repasses da União também previstos na norma.

A urgente necessidade de se constituir as condições de mobilidade das metrópoles requer ações de articulação de políticas públicas em escala metropolitana. Articular ações de uso e ocupação do solo e desenvolver política setorial de transporte e mobilidade urbana em escala metropolitana através de um planejamento metropolitano coordenado entre poder municipal, estadual e federal.

É a proposta desta Lei, denominada **Mobilidade na Metrópole**, que institui as diretrizes da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana (PMMU), cria o Pacto Metropolitano da Mobilidade Urbana e o Sistema de Informações dos Transportes Metropolitanos (SITRAM), com fundamento no art. 21, incisos IX, XV e XX da Constituição Federal.

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

Assim sendo, o projeto de Lei relativo à Mobilidade na Metrópole, estabelece por objetivos gerais:

I – elaborar e executar planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana;

II – promover a cooperação entre a União, Estados, Distrito Federal e Municípios integrantes das regiões metropolitanas, mediante a articulação e integração de seus órgãos e entidades das administrações diretas e indiretas, visando formação do Pacto Metropolitano da Mobilidade Urbana em favor de interesses comuns;

III – organizar e manter serviços oficiais de informações e gerenciamento de dados do sistema público de transportes metropolitanos.

Sala das sessões, em, 18 de dezembro de 2012.

Deputado **José de Filippi Júnior**
PT/SP

Deputado **Carlos Zarattini**
PT/SP

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....
**TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO**
.....

**CAPÍTULO II
DA UNIÃO**
.....

Art. 21. Compete à União:

I - manter relações com Estados estrangeiros e participar de organizações internacionais;

II - declarar a guerra e celebrar a paz;

III - assegurar a defesa nacional;

IV - permitir, nos casos previstos em lei complementar, que forças estrangeiras transitem pelo território nacional ou nele permaneçam temporariamente;

V - decretar o estado de sítio, o estado de defesa e a intervenção federal;

VI - autorizar e fiscalizar a produção e o comércio de material bélico;

VII - emitir moeda;

VIII - administrar as reservas cambiais do País e fiscalizar as operações de natureza financeira, especialmente as de crédito, câmbio e capitalização, bem como as de seguros e de previdência privada;

IX - elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;

X - manter o serviço postal e o correio aéreo nacional;

XI - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de telecomunicações, nos termos da lei, que disporá sobre a organização dos serviços, a criação de um órgão regulador e outros aspectos institucionais; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 1995\)*](#)

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

a) os serviços de radiodifusão sonora e de sons e imagens; [*\(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 1995\)*](#)

b) os serviços e instalações de energia elétrica e o aproveitamento energético dos cursos de água, em articulação com os Estados onde se situam os potenciais hidroenergéticos;

c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;

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

e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

f) os portos marítimos, fluviais e lacustres;

XIII - organizar e manter o Poder Judiciário, o Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios e a Defensoria Pública dos Territórios; [*\(Inciso com redação dada pela*](#)

Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação)

XIV - organizar e manter a polícia civil, a polícia militar e o corpo de bombeiros militar do Distrito Federal, bem como prestar assistência financeira ao Distrito Federal para execução de serviços públicos, por meio de fundo próprio; (Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

XV - organizar e manter os serviços oficiais de estatística, geografia, geologia e cartografia de âmbito nacional;

XVI - exercer a classificação, para efeito indicativo, de diversões públicas e de programas de rádio e televisão;

XVII - conceder anistia;

XVIII - planejar e promover a defesa permanente contra as calamidades públicas, especialmente as secas e as inundações;

XIX - instituir sistema nacional de gerenciamento de recursos hídricos e definir critérios de outorga de direitos de seu uso;

XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

XXI - estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação;

XXII - executar os serviços de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras; (Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

XXIII - explorar os serviços e instalações nucleares de qualquer natureza e exercer monopólio estatal sobre a pesquisa, a lavra, o enriquecimento e reprocessamento, a industrialização e o comércio de minérios nucleares e seus derivados, atendidos os seguintes princípios e condições:

a) toda atividade nuclear em território nacional somente será admitida para fins pacíficos e mediante aprovação do Congresso Nacional;

b) sob regime de permissão, são autorizadas a comercialização e a utilização de radioisótopos para a pesquisa e usos medicinais, agrícolas e industriais; (Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)

c) sob regime de permissão, são autorizadas a produção, comercialização e utilização de radioisótopos de meia-vida igual ou inferior a duas horas; (Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)

d) a responsabilidade civil por danos nucleares independe da existência de culpa; (Primitiva alínea c renomeada pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)

XXIV - organizar, manter e executar a inspeção do trabalho;

XXV - estabelecer as áreas e as condições para o exercício da atividade de garimpagem, em forma associativa.

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

II - desapropriação;

III - requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;

IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

V - serviço postal;

VI - sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;

VII - política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;

VIII - comércio exterior e interestadual;

IX - diretrizes da política nacional de transportes;

X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

- XI - trânsito e transporte;
- XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;
- XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;
- XIV - populações indígenas;
- XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;
- XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;
- XVII - organização judiciária, do Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios e da Defensoria Pública dos Territórios, bem como organização administrativa destes; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação)*
- XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;
- XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;
- XX - sistemas de consórcios e sorteios;
- XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;
- XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;
- XXIII - seguridade social;
- XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;
- XXV - registros públicos;
- XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;
- XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*
- XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;
- XXIX - propaganda comercial.
- Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.
-

CAPÍTULO III DOS ESTADOS FEDERADOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

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

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

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

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

PROJETO DE LEI N.º 7.294, DE 2014 (Do Sr. Felipe Bornier)

Determina a elaboração de plano de contingência em mobilidade urbana.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-4881/2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei acrescenta dispositivo ao art. 22 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que “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”, para determinar que seja atribuição dos órgãos gestores incumbidos do planejamento e da gestão da mobilidade urbana elaborar plano de contingência para solucionar ou mitigar problemas incidentais em serviços de transporte público.

Art. 2º O art. 22 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

“VIII – elaborar plano de contingência para solucionar ou mitigar problemas incidentais, em serviços de transporte público, que possam afetar a mobilidade urbana.”

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

JUSTIFICAÇÃO

O moderno planejamento estratégico, estatal ou privado, comporta, sem exceção, medidas que cuidam dos riscos associados a eventos ou fatos imprevistos, capazes de prejudicar ou paralisar atividades ou serviços.

No âmbito do transporte público coletivo é ainda mais crucial ter em mãos um roteiro de providências a seguir - e saber colocá-las em curso, vale dizer -, em face de algum problema inesperado, pois o que está em jogo é o bem estar de milhões de cidadãos, dependentes do serviço.

Muito embora a Lei nº 12.587, de 2012 – a chamada Lei de Mobilidade Urbana -, tenha representado um avanço significativo no sentido de consolidar o caráter prioritário do transporte público, faltou-lhe considerar este aspecto que julgamos essencial no trato de qualquer atividade de grande impacto social: o gerenciamento de risco. Nenhum administrador público pode se sentir seguro na condução ou regulação dos serviços de natureza essencial se, surpreendido por

eventos que coloquem a prestação desses serviços em risco, não souber como agir de maneira eficaz e expedita para resolver os problemas.

O que se quer, portanto, é que a norma passe a abrigar comando que exija dos órgãos gestores do sistema de mobilidade urbana, em cada município ou região metropolitana, que elaborem plano de contingência, capaz de responder aos impactos negativos decorrentes de eventos súbitos e desastrosos, sejam eles provocados pela natureza ou por pessoas.

Isso posto, solicita-se o apoio a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em 25 de março de 2014.

Deputado FELIPE BORNIER

<p align="center">LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>
--

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

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

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO V

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE

MOBILIDADE URBANA

.....

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

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

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a

consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

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

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

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

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

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

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

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

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;

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

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

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

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

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

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

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 4.881, DE 2012, E APENSO – POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em questão, de autoria dos nobres Deputados José de Filippi e Carlos Zarattini, visa instituir as diretrizes da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana (PMMU). A medida propõe a criação do Pacto Metropolitano da Mobilidade Urbana e do Sistema de Informações dos Transportes Metropolitanos (SITRAM), bem como da Autoridade Metropolitana de Transportes e do Fundo Metropolitano de Transporte Público.

A proposição é estruturada em quatro capítulos. O Capítulo I

apresenta, em linhas gerais, os fundamentos da Política (arts. 1º e 2º), com base no disposto nos incisos IX, XV e XX do art. 21 da Constituição Federal. O Capítulo II, por sua vez, trata dos objetivos gerais da PMMU (art. 3º), quais sejam: (i) elaboração e execução dos planos metropolitanos de mobilidade urbana; (ii) promoção da cooperação entre os diferentes entes da federação, a fim de formar o Pacto Metropolitano da Mobilidade Urbana; e (iii) organização e manutenção de serviços oficiais de informações e gerenciamento de dados do sistema de transportes metropolitanos.

No Capítulo III, os autores apresentam as diretrizes da Política (art. 4º): (i) integração entre política metropolitana de mobilidade urbana e o uso do solo; (ii) priorização dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e do transporte coletivo sobre o individual; (iii) integração metropolitana entre os modos e serviço de transporte; (iv) incentivo à conservação de energia, ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e não poluentes; (v) garantia da eficiência na prestação dos serviços e da segurança nos deslocamentos; (vi) integração entre o planejamento e desenvolvimento do transporte e da ocupação do espaço urbano; e (vii) redução do tempo dos deslocamentos.

Por fim, o Capítulo IV traz dois instrumentos de execução das ações da PMMU (art. 5º): a formação do Pacto Metropolitano de Mobilidade Urbana e a constituição do Sistema de Informações e Planejamento dos Transportes Metropolitanos (SIPTRAM), sigla diferente da citada anteriormente na proposição, com a inclusão do “planejamento” e, conseqüentemente, da letra “P” na sigla. A coordenação do Pacto fica a cargo de um Conselho Gestor, formado por representantes da União e das Câmaras Temáticas, com as seguintes atribuições (art. 6º): (i) constituir as Câmaras Técnicas; (ii) criar o Fundo Metropolitano do Transporte Público (FMTP); e (iii) constituir o SIPTRAM.

O projeto estabelece, ainda, que as Câmaras Temáticas, compostas por representantes da União, Estados, Municípios das regiões metropolitanas, iniciativa privada, universidades e demais segmentos da sociedade, terão as seguintes atribuições (art. 7º): (i) estabelecer um plano estratégico metropolitano de mobilidade, em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e demais planos complementares; (ii) constituir a Autoridade Metropolitana de Planejamento e Execução dos Transportes Metropolitanos; (iii) estipular um sistema inteligente de

integração de diversos modos de transporte; (iv) incentivar e apoiar a criação do plano metropolitano de uso e ocupação do solo; (v) desenvolver estudo de origem/destino dos deslocamentos; (vi) promover campanhas de uso racional do transporte individual; (vii) promover a integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte metropolitano público e privado; (viii) constituir o sistema de informação abrangendo planejamento, redução dos impactos ambientais, conservação energética e política de estacionamentos; (ix) promover fiscalização e manutenção eficientes; (x) facilitar a circulação de modos não motorizados; (xi) construir terminais de transportes; e (xii) definir uma política metropolitana de gerenciamento de vagas em estacionamentos.

Por fim, o projeto de lei dispõe sobre a constituição do Fundo Metropolitano do Transporte Público (art. 8º), caracterizando-o como instrumento de caráter financeiro para dar suporte ao planejamento integrado e às ações conjuntas dele decorrentes, no que se refere às funções públicas de interesse comum, entre a União, os Estados e os Municípios integrantes das regiões metropolitanas. A medida autoriza o Poder Executivo Federal a utilizar o Fundo para financiar a gestão da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana, bem como os investimentos em programas e projetos de transporte público de interesse metropolitano.

Constituem recursos do Fundo, que integrará o orçamento anual da União, entre outros (art. 9º): (i) receitas da União a ele destinadas por disposição legal; (ii) transferências dos Estados, Distrito Federal e de Municípios integrantes de regiões metropolitanas; (iii) empréstimos nacionais, internacionais e outras contribuições financeiras; (iv) receitas decorrentes do rateio de custos referentes a obras de interesse comum; (v) produto de operações de crédito e de rendas provenientes da aplicação de seus recursos; (vi) doações de pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou multinacionais e outros recursos eventuais.

Ademais, a proposta estipula que um Conselho formado por seis membros, sendo dois representantes da União, dois do Estado, um de prefeitura da região metropolitana e um da sociedade civil, supervisionará a aplicação dos recursos do FMTP (art. 10).

Ao projeto foi apensado o PL nº 7.294, de 2014, de autoria do ilustre Deputado Felipe Bornier, que determina a elaboração de plano de contingência em mobilidade urbana, a fim de assegurar o atendimento da população em caso de

paralisação do serviço, em face de algum problema inesperado. A medida acrescenta essa exigência entre as atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana, previstas no art. 22 da Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

As proposições foram distribuídas, inicialmente, às Comissões de Viação e Transportes (CVT), de Desenvolvimento Urbano (CDU), de Finanças e Tributação (CFT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), para apreciação conclusiva e em regime de tramitação ordinário.

Na CVT, o parecer do Relator, Deputado Julio Lopes, aprovado por unanimidade, foi no sentido da aprovação das proposições, na forma de substitutivo. Na CDU, o parecer do Relator, Deputado Miguel Haddad, recomendou a rejeição do PL nº 4.881/2012 e a aprovação do PL nº 7.294/2014, na forma de substitutivo. No entanto, este parecer não chegou a ser votado na Comissão.

Em 13/03/2019, o ofício de despacho de distribuição do PL nº 4.881/2012 foi revisto pela Mesa Diretora, incluindo-se a Comissão de Trabalho, de Administração e de Serviço Público (CTASP) para dar parecer de mérito à matéria. Consequentemente, por se tratar de matéria de competência de mais de três comissões de mérito, consoante o disposto no art. 34, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), esta Comissão Especial para proferir parecer às proposições foi criada por meio de Ato da Presidência em 13/03/2019 e foi instalada em 24/04/2019¹.

Em observância ao Plano de Trabalho proposto e aos requerimentos apresentados pelos membros da Comissão, foram realizadas nove reuniões de audiência pública, com o intuito de debater os vários aspectos abordados pelos projetos de lei sob exame.

Audiência pública – 23/05/2019

¹ Informações sobre a Comissão Especial (composição, ato de criação e constituição, bem como histórico de reuniões, vídeos das audiências públicas e apresentações dos palestrantes) podem ser obtidas em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-temporarias/especiais/56a-legislatura/pl-4881-12-politica-de-mobilidade-urbana>.

Tema: Governança da mobilidade nas regiões metropolitanas brasileiras – desafios e soluções possíveis.

Palestrantes:

- 1) Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, representante do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea);
- 2) Vitor de Carvalho Pinto, Consultor Legislativo do Senado Federal;
- 3) Karla França, representante da Confederação Nacional dos Municípios (CNM).

Audiência pública – 04/06/2019

Tema: Ciclomotores, ciclo-elétricos, patinetes e PL nº 2.606/2019.

Palestrantes:

- 1) José Luiz Nakama, assessor da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes de São Paulo (SMT/SP);
- 2) Arnaldo Pazetti, Coordenador-Geral de Apoio Técnico e Fiscalização do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran);
- 3) Eduardo Macário, Diretor do Departamento de Análise em Saúde e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis do Ministério da Saúde (MS);
- 4) Alex Sandro Rodrigues, Presidente da Associação Nacional dos Usuários de Bicicletas Elétricas e Motorizadas (Anubem);
- 5) José Eduardo Gonçalves, Diretor Executivo da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo);
- 6) Caio Franco, Diretor Regulatório da Grow – Yellow e Grinn;
- 7) Erick Lima, representante da Emove Mobilidade Elétrica Portátil;
- 8) Juliana Minorello, Relações Governamentais da Tembici – Bicicletas Compartilhadas;
- 9) Maria Cristina Andrade, Diretora de Relacionamento Institucional da

Associação Nacional dos Detrans (AND).

Audiência pública – 25/06/2019

Tema: Desafios enfrentados na gestão da mobilidade urbana e o papel do Governo Federal, universidades e entidades não governamentais ante essa problemática.

Palestrantes:

- 1) Luis Antonio Lindau – Diretor do Programa de Cidades do WRI Brasil;
- 2) Cristina Albuquerque – Gerente de Mobilidade Urbana do WRI Brasil (participação por videoconferência);
- 3) Ricardo Caiado de Alvarenga – Diretor do Departamento de Projetos de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério de Desenvolvimento Regional;
- 4) Cléver Ubiratan Teixeira de Almeida – Diretor do Departamento de Planejamento e Gestão de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério de Desenvolvimento Regional;
- 5) Pastor Willy Gonzales Taco – Coordenador do Centro Interdisciplinar de Estudos em Transporte (Ceftru) da Universidade de Brasília (UnB).

Audiência pública – 09/07/2019

Tema: Gestão do sistema de transporte metropolitano.

Palestrantes:

- 1) Maurício Pina – Representante do Consórcio de Transporte Grande Recife;
- 2) Alexandre Baldy – Secretário dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo;
- 3) Felício Ramuth – Prefeito de São José dos Campos/SP e Vice-Presidente de Mobilidade Urbana da Frente Nacional de Prefeitos (FNP).

Audiência pública – 27/08/2019

Tema: Aspectos humanos da mobilidade urbana.

Palestrantes:

- 1) Raphael Barros Dorneles – Representante da ONG Rodas da Paz;
- 2) Uirá Lourenço – Representante do Instituto Mobilize Brasil;
- 3) Fabiano Sobreira – Arquiteto e analista legislativo da Câmara dos Deputados;
- 4) Marcelo Soletti de Oliveira – Diretor-geral Adjunto do Departamento de Trânsito do Rio Grande do Sul.

Audiência pública – 10/09/2019

Tema: Trens e metrô.

Palestrantes:

- 1) Eduardo Haddad – Pesquisador e professor da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE);
- 2) Silvani Alves Pereira – Presidente da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô/SP);
- 3) Joubert Fortes Flores Filho – Presidente do Conselho da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos);
- 4) Sergio Avelleda – Ex-Presidente da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e do Metrô/SP.

Audiência pública – 17/09/2019

Tema: Transporte urbano e metropolitano de passageiros e cargas sobre pneus.

Palestrantes:

- 1) João Paulo de Souza – Superintendente de Serviços e Transporte de Passageiros (Supas) da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT);
- 2) Otávio Vieira da Cunha Filho – Presidente Executivo da Associação

Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU);

- 3) Marinaldo Barbosa dos Reis – Representante da Confederação Nacional do Transporte (CNT);
- 4) Miguel Angelo Pricinote – Diretor Executivo da Reunidas Mobilidade S.A e CEO da Gadol Elohai Soluções Tecnológicas.

Audiência pública – 24/09/2019

Tema: Financiamento da mobilidade urbana.

Palestrantes:

- 1) Mário Augusto Pereira de Oliveira Júnior – Superintendente Nacional de Produtos PJ Pública e Judiciário da Caixa Econômica Federal;
- 2) Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho – Pesquisador do Instituto de Pesquisa Aplicada (IPEA);
- 3) Rafael Coutinho Quaresma Pimentel – Chefe do Departamento de Mobilidade Urbana e Logística do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Audiência pública 01/10/2019

Tema: Gestores públicos.

Palestrantes:

- 1) Higor de Oliveira Guerra – Coordenador-Geral de Ações Estratégicas da Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos (Semob) do Ministério do Desenvolvimento Regional;
- 2) Luis Pazetti – Diretor Substituto do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran);
- 3) Valter Casimiro Silveira – Secretário de Transportes e Mobilidade do Distrito Federal.

Nesta Comissão, não foram apresentadas emendas às proposições.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa

Nos termos regimentais, compete a esta Comissão pronunciar-se quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do projeto e de seu apenso.

Acerca da constitucionalidade formal, a proposição está de acordo com as normas de competência contidas na Constituição Federal, não subsistindo ressalvas. No que tange à constitucionalidade material, a proposição está de acordo com os princípios e regras estabelecidas pela Constituição Federal, nada havendo a objetar.

No tocante à juridicidade e boa técnica legislativa, o projeto de lei não viola os princípios e regras que regem o ordenamento jurídico, harmonizando-se com o conjunto de normas jurídicas, e está em consonância com o disposto na Lei Complementar nº 95/98, haja vista que os erros e imprecisões existentes na proposição foram corrigidos em sede de Substitutivo ora apresentado.

Do exame de adequação financeira e orçamentária

Cabe, ainda, a esta Comissão Especial o exame quanto à adequação orçamentária e financeira dos projetos. Assim, as proposições em apreço encontram-se em conformidade com os ditames do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias e da lei orçamentária anual, posto que não implicam aumento de despesa ou diminuição de receita públicas.

Convém salientar que, em que pese o PL nº 4.881, de 2012, propor a constituição do Fundo Metropolitano do Transporte Público, tal medida não foi acolhida no Substitutivo ora apresentado, pelas razões expostas na análise do mérito. Isso posto, abstenho-nos de apreciá-la quanto à adequação orçamentária e financeira.

Do mérito

No que concerne ao mérito, de pronto enaltecemos as propostas,

visto que refletem a preocupação dos autores com a melhoria de importante aspecto da vida de milhões de brasileiros: a mobilidade urbana e metropolitana. O Projeto de Lei nº 4.881, de 2012, de autoria dos nobres Deputados José de Filippi e Carlos Zarattini, visa instituir as diretrizes da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana (PMMU). Apenso a essa proposição tramita o Projeto de Lei nº 7.294, de 2014, do Deputado Felipe Bornier, que determina a elaboração de plano de contingência em mobilidade urbana. Trataremos as duas proposições separadamente na presente análise, começando pelo apensado, mais simples, porém não menos importante.

O PL nº 7.294, de 2014, traz importante contribuição à Lei de Mobilidade, posto que propõe, na etapa do planejamento da política de mobilidade urbana, a previsão da possibilidade de situações incidentais, como greves ou desastres naturais. A ideia, com a qual concordamos, é que tais eventos não comprometam a operação do sistema de transporte da cidade, garantindo, assim, o deslocamento de pessoas e cargas. A medida foi, portanto, acolhida no Substitutivo.

A seu turno, o PL principal trata de questões objeto de duas normas legais de publicação relativamente recente, como bem observou o Deputado Julio Lopes, relator da matéria na Comissão de Viação e Transportes (CVT): a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana – conhecida como Lei de Mobilidade –, e a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, a qual institui o Estatuto da Metrópole. Por sua vez, o Deputado Miguel Haddad, relator das proposições na Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), aponta que o PL nº 4.881, de 2012, perdeu sua oportunidade, em razão da aprovação do Estatuto da Metrópole, que estabelece as diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas, entre as quais a mobilidade urbana.

Nessa mesma linha, nosso entendimento é o de que o Estatuto da Metrópole e a Lei de Mobilidade já disciplinam as principais questões propostas no projeto de lei, estabelecendo as diretrizes gerais para a implantação das políticas metropolitanas e de mobilidade urbana, respectivamente. Logo, não há que se instituir um novo diploma legal para tratar da política metropolitana de mobilidade que contemple dispositivos dessas duas normas vigentes.

Nada obstante, essas duas normas, justamente por serem recentes,

carecem de aperfeiçoamento e ajustes, diante das dificuldades e entraves decorrentes do incipiente processo de implantação das referidas políticas. Assim, no intuito de aprimorar a legislação vigente e, conseqüentemente, facilitar o desenvolvimento das políticas de mobilidade urbana e metropolitana, optamos por aproveitar as propostas que contribuem para tal mister.

Além disso, conforme previsto no Plano de Trabalho, consideramos a possibilidade de ampliar o escopo das discussões na Comissão, analisando a mobilidade como um todo. As audiências públicas foram o instrumento utilizado para debater importantes temas como gestão, operação, planejamento, financiamento e regulação dos diversos modos de transporte utilizados nas cidades brasileiras. Nesses eventos, recebemos contribuições de diversos especialistas em cada assunto, sempre com o foco na solução dos principais pontos que travam a mobilidade urbana e metropolitana.

É importante ressaltar que a maioria das colocações dos palestrantes apontaram para problemas relacionados às competências do poder público estadual, municipal ou do Distrito Federal, a quem cabe organizar e prestar os serviços de transporte urbano e metropolitano, conforme disposições constitucionais. Ademais, como já mencionado, as leis federais que tratam do tema devem se ater às diretrizes gerais das políticas. Logo, boa parte das possíveis soluções para a questão foge da alçada deste Congresso Nacional.

Apesar da limitação de competências, voltamos nossa atenção aos pontos passíveis de intervenção por parte do Legislativo federal, respeitando o pacto federativo e a independência dos Poderes. Buscamos identificar, entre as diversas sugestões dos palestrantes, aquelas que aprimorariam a Lei de Mobilidade e o Estatuto da Metrópole.

Um dos pontos mais abordados foi a dificuldade na gestão da mobilidade metropolitana. Apesar de o Estatuto da Metrópole estabelecer o compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum, entre as quais a mobilidade, não se verifica na prática essa governança interfederativa. Conseqüentemente, sobram problemas decorrentes da falta de integração na gestão do sistema de transporte metropolitano.

Destacamos que o PL nº 4.881, de 2012, propõe a figura da “autoridade metropolitana”, responsável pelo planejamento e execução dos serviços de transporte metropolitano. Assim, compatibilizando essa proposta ao que disciplina o Estatuto da Metrópole, propomos no Substitutivo que a governança interfederativa seja exercida por essa autoridade metropolitana, instituída por lei estadual.

Outrossim, de modo a forçar Estados e Municípios voluntariamente constituídos em região metropolitana ou aglomeração urbana a instituírem a autoridade metropolitana, condicionamos o recebimento de recursos federais destinados à mobilidade por parte desses entes federados à instituição formal desse instrumento de governança interfederativa. Não se trata de punição a quem não exerce de fato a gestão integrada e compartilhada, mas um empurrão para que se vença a inércia e se superem eventuais dificuldades que possam existir. E para que se adequem à exigência, Estados e Municípios terão o prazo de dois anos até que a regra passe a valer.

Vale registrar que a própria Lei nº 12.587, de 2012, prevê medida semelhante, ao tratar da obrigatoriedade de elaboração dos planos de mobilidade urbana. De modo análogo, os municípios que não elaborarem os respectivos planos ficam impedidos de receber recursos da União voltados para a mobilidade urbana. Não obstante as tentativas protelatórias de impedir a vedação orçamentária, a medida da Lei de Mobilidade está sendo aplicada e tem surtido efeito. De 2015, quando a exigência entrou em vigor, até outubro de 2019, a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana registrou aumento de 80% nos municípios que declararam ter elaborado os planos de mobilidade urbana.

Propomos, ainda, a inserção de figura da autoridade metropolitana no Capítulo IV da Lei nº 12.587, de 2012, que trata das atribuições dos entes federados. A medida visa compatibilizar essa Lei ao Estatuto da Metrópole, no que tange à questão da mobilidade metropolitana. Aproveitamos aqui algumas diretrizes constantes do PL nº 4.881, de 2012, que devem nortear a promoção da governança interfederativa.

Outro ponto proposto pelo PL principal é a constituição do Fundo Metropolitano do Transporte Público. Como já mencionado anteriormente na análise da adequação financeira e orçamentária, deixamos de acolher essa proposta no Substitutivo. Proposta similar, sob o nome de Fundo Nacional de Desenvolvimento

Urbano Integrado, foi apresentada no projeto de lei que deu origem ao Estatuto da Metrópole. Os dispositivos aprovados pelo Congresso Nacional foram vetados pela Presidência da República, sob o argumento de que:

A criação de fundos cristaliza a vinculação a finalidades específicas, em detrimento da dinâmica intertemporal de prioridades políticas. Além disso, fundos não asseguram a eficiência, que deve pautar a gestão de recursos públicos. Por fim, as programações relativas ao apoio da União ao Desenvolvimento Urbano Integrado, presentes nas diretrizes que regem o processo orçamentário atual, podem ser executadas regularmente por meio de dotações orçamentárias consignadas no Orçamento Geral da União.

De fato, a previsão legal de fundos é inócua, pois, na prática, não garantem a aplicação dos recursos na finalidade para o qual foram criados. Tomemos o exemplo do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset), no qual são depositados mensalmente 5% do valor das multas de trânsito no País. Do total arrecadado, a maior parte é contingenciada para o Tesouro Nacional e não é revertida para o a segurança e educação de trânsito.

Como alternativa para as dificuldades financeiras para a implantação de infraestrutura e para a operação dos sistemas de transporte, propomos a inserção de alguns aspectos que podem atrair importante ator para o sistema de transporte público: o setor privado. Inserimos entre os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana o princípio constitucional do incentivo à livre iniciativa e da livre concorrência. Entre as diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público, incluímos o incentivo à formulação de novos modelos de negócios, que contemplem receitas extratarifárias e alternativas. Ademais, sugerimos a promoção de parcerias público-privadas como instrumento de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana.

Por fim, introduzimos no Substitutivo importantes temas que foram objeto de audiências públicas: a regulamentação das bicicletas e patinetes elétricas e a previsão do transporte coletivo por aplicativo. No primeiro caso, a proposta surge em resposta à realidade já vivenciada na maioria das cidades brasileiras, criada como alternativa para os trechos iniciais e finais das viagens realizadas pelos usuários do transporte público coletivo. Mundialmente chamado de *first/last mile*, esse tipo de

deslocamento não consegue ser atendido por ônibus, trem ou metrô, em razão da dificuldade/impossibilidade de implantação da infraestrutura viária ou da inviabilidade na relação oferta/demanda do serviço.

Na mesma linha, porém ainda não tão difundido no Brasil, propomos a regulamentação do serviço de transporte privado coletivo de passageiros em caráter complementar ao serviço regular, ou seja, nas linhas e itinerários que não são atendidos pelas empresas regulares. Já há empresas operando no País, como em Goiânia, por exemplo.

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

Isso posto, submetemos o Substitutivo em anexo à apreciação dos nobres Pares, certos de que promoverá importantes aprimoramentos à Lei de Mobilidade Urbana e ao Estatuto da Metrópole, subsidiado por contribuições constantes dos dois projetos de lei em análise, bem como dos especialistas sobre o tema.

Conclusão

Assim, pelas razões expressas, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa; pela adequação orçamentária e financeira das proposições apresentadas; e, no mérito, pela **aprovação** do **PL nº 4.881, de 2012** e do **PL nº 7.294, de 2014**, apenso, na forma do Substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em 05 de novembro de 2019.

Deputado VINICIUS POIT
Relator

1º SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.881, DE 2012

E ao apensado: PL nº 7.294/2014

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, para dispor sobre a autoridade metropolitana, e altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre modos de transporte e sobre o transporte metropolitano.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, para dispor sobre a autoridade metropolitana, e altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre modos de transporte e sobre o transporte metropolitano.

Art. 2º O art. 8º da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º A governança interfederativa das regiões metropolitanas e das aglomerações urbanas será exercida por meio da autoridade metropolitana e compreenderá em sua estrutura básica:

.....” (NR)

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

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

“Art. 4º

.....

XIV – transporte ciclo motorizado privado: serviço remunerado de transporte sob demanda, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas em veículos motorizados para os quais não é

necessária a habilitação para a condução, nos termos da Lei nº 9.503, de 23 setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;

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

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

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

“Art. 5º
.....

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

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

“Art. 8º
.....

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

.....” (NR)

IV – acréscimo do seguinte art. 11-C:

“Art. 11-C. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte remunerados ciclo motorizado e autopropelido privados de passageiros previstos nos incisos XIV e XV do art. 4º desta Lei, no

âmbito dos seus territórios, bem como oferecer condições de infraestrutura para a circulação desses veículos.

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

§ 2º Na regulamentação e fiscalização dos serviços de que trata o *caput*, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I – velocidade máxima dos veículos compatível com os locais de circulação;

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

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

V – acréscimo do seguinte art. 11-D:

“Art. 11-D. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte privado coletivo complementar de passageiros previstos no inciso XVI do art. 4º desta Lei, no âmbito dos seus territórios.

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

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

VI – acréscimo do seguinte art. 19-A:

“Art. 19-A. Além das atribuições previstas nos arts. 17 e 18, cabe aos Estados e aos Municípios inclusos em região metropolitana ou em

aglomeração urbana formalizada e delimitada na forma dos arts. 3º e 4º da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, promover a governança interfederativa, observadas as seguintes diretrizes:

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

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

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

§ 2º Os Estados e Municípios inclusos em região metropolitana ou em aglomeração urbana ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que a respectiva autoridade metropolitana tenha sido instituída.”

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

“Art. 21.
.....

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

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

“Art. 23.
.....

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

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

“Art. 24.
.....

III – as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as

ciclovias, ciclofaixas e espaços compartilhados;

.....” (NR)

Art. 4º Os Estados e Municípios inclusos em região metropolitana ou em aglomeração urbana já formalizada na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de dois anos para instituir a autoridade metropolitana, findo o qual ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, conforme disposto no art. 19-A da Lei nº 12.587, de 2012.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 05 de novembro de 2019.

Deputado VINICIUS POIT
Relator

EMENDA MODIFICATIVA Nº 1

(Do Sr. Deputado CARLOS ZARATTINI)

Altera-se o artigo 11-A da Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012, e o seu Parágrafo Único passando a constar a seguinte redação:

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

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

JUSTIFICAÇÃO

A Política Metropolitana de Mobilidade Urbana constitui um conjunto de

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

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

Art. 21. Compete à União:

.....

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

.....

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

e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

.....

.....

Art. 30. Compete aos municípios:

I – legislar sobre assuntos de interesse local;

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

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

Sala da Comissão, 20 de novembro de 2019

Deputado CARLOS ZARATTINI

PT/SP

EMENDA Nº 2

Dê-se nova redação ao art. 11-D da Lei nº12.587/2012, alterado pelo inciso V do art. 3º do Projeto de Lei 4881/2012:

“Art 3º.....

V

“Art. 11-D. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte coletivo complementar de passageiros previstos no inciso XVI do art. 4º desta Lei, no âmbito dos seus territórios.

§ 1º Os serviços de que trata o caput serão prestados por meio de licitação, conforme artigo 175 da CF, concedida pelo poder público e devem ficar restritos às linhas e itinerários não atendidos pelos serviços de transporte público coletivo, em consonância com art. 6º, inciso VIII.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O parecer do relator apresenta redação do art. 11-D e seu parágrafo primeiro que podem atentar ao artigo 175 da CF².

Visando maior transparência, garantir a adequação do projeto ao texto constitucional, o que evitará questionamentos jurídicos e incertezas aos investidores e agentes públicos e privados, sugerimos a modificação do texto apresentado no relatório.

Desta forma, solicitamos a aprovação da presente emenda.

Sala das Comissões, 20 de novembro de 2019.

Deputado Fábio Ramalho/MDB-MG

² Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos. Parágrafo único. A lei disporá sobre: I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão; II - os direitos dos usuários; III - política tarifária; IV - a obrigação de manter serviço adequado.

EMENDA Nº 3

Dê-se nova redação ao inciso XVI do art. 4º da Lei nº12.587/2012, alterado pelo inciso I do art. 3º do Projeto de Lei 4881/2012:

“Art. 3º

.....

I -

.....

“Art. 4º

.....

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

JUSTIFICAÇÃO

O parecer do relator apresenta redação do inciso XVI do art. 4º da Lei nº12.587/2012 que não condiz e se adequa com as demais disposições normativas existentes no ordenamento jurídico nacional.

Visando garantir a adequação ao projeto ao ordenamento jurídico nacional, o que evitará questionamentos jurídicos e, por consequência, incerteza aos investidores e agentes públicos e privados, sugerimos a modificação do texto apresentado no relatório.

Desta forma, solicitamos a aprovação da presente emenda.

Sala das Comissões, 20 de novembro de 2019.

Deputado Fábio Ramalho – MDB/MG

Emenda 4 / 2019

Inclua-se no artigo 3º do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 4.881, uma alteração nos inciso X do artigos 5º da Lei nº 12.587/2012, com as seguintes redação

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

“Art. 5º
.....

X – incentivo à livre iniciativa e à livre concorrência, com base no art. 170 da Constituição Federal, salvo quando se tratar do serviço previsto no Artigo 30 inciso V da Constituição Federal.” (NR)

Justificativa

O substitutivo do ilustre relator estabelece como princípio da Política Nacional de Mobilidade Urbana o incentivo à livre iniciativa e à livre concorrência com base no artigo 170 da Constituição Federal.

Contudo há de se observar outros princípios e diretrizes que priorizam os serviços públicos de transporte coletivo sobre o transporte privado e o individual motorizado.

Essa prioridade decorre do teor do artigo 30, inciso V da Constituição Federal, o qual concede ao transporte público coletivo, o atributo de “*serviço essencial*”, face sua importância para o exercício de outro direito constitucional, o direito de ir e vir.

Dessa forma o princípio da livre iniciativa e da livre concorrência a ser aplicado sobre os serviços privados de transporte previstos na Lei de Mobilidade Urbana são aceitáveis e até benéficos.

Contudo ao tratarmos de serviços de transporte público coletivo de passageiros, serviço este de titularidade do Poder Público e delgado ao particular mediante licitação e contratos de concessão, bem como fiscalizado mediante normas federais e municipais não há como aplicar o princípio proposto pelo ilustre relator.

Assim, propomos a presente emenda a qual adequa a norma proposta com as características de um serviço público, o qual não possui regras de mercado, ou seja, não pode ser objeto de livre iniciativa e livre concorrência.

Sala da Comissão, em 20 de novembro de 2019.

Deputado SÉRGIO VIDIGAL

PDT/ES

Emenda 5 / 2019

Inclua-se no artigo 3º do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 4.881, uma alteração no inciso XVI do art. 4º e no artigo 11-D, que passam a ter a seguinte redação:

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

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

‘Art. 4º -

.....

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

.....

V – acréscimo do seguinte art. 11-D:

‘Art. 11-D. Cabe aos Municípios e ao Distrito Federal licitar, regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte coletivo complementar de passageiros previstos no inciso XVI do art. 4º desta Lei, no âmbito dos seus territórios.

§ 1º Os serviços de que trata o caput serão delegados ao particular mediante concessão ou permissão, e devem ficar restritos às linhas e itinerários não atendidos pelos serviços de transporte público coletivo regulares.

§ 2º Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte coletivo complementar de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar o teor da presente lei, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 e as diretrizes de eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço’

.....” (NR)

Justificativa

O substitutivo do ilustre relator cria o serviço de transporte privado coletivo complementar, o qual será delegado à iniciativa privada por meio de autorização, cabendo aos Municípios e o Distrito Federal a sua regulamentação.

É importante observar que as cidades brasileiras estão enfrentando uma série de problemas quanto ao transporte ilegal de passageiros ofertados por meio de veículos de menor capacidade que um ônibus, como vans e automóveis, que colocam em risco

a segurança da população, bem como prejudicam a gestão das autoridades públicas locais quanto aos serviços públicos de transporte.

A delegação de um serviço de transporte coletivo complementar por meio de autorização simples poderá ensejar legislações locais que não atentem para a Política Nacional de Mobilidade Urbana e prejudicar diretamente a oferta de serviços públicos de transporte coletivo, o qual atende a maioria da população brasileira, composta por pessoas de baixo poder aquisitivo e que necessitam de transporte público para os seus deslocamentos diários.

Não podemos ignorar os princípios e diretrizes norteadores da Política Nacional de Mobilidade Urbana, principalmente os que priorizam o transporte público coletivo sobre o transporte privado e o transporte individual.

Dessa forma, entendemos que o serviço de transporte coletivo complementar deva ser submetido ao devido processo de licitação, que é o instrumento apto para a Administração Pública selecionar devidamente o melhor prestador de serviço a ser disponibilizado à população, e ter o efetivo poder fiscalizador sobre o mesmo.

Devemos lembrar que “*serviço adequado*” é aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas (artigo 6º da Lei 8.987/1995).

Sala da Comissão, em 20 de novembro de 2019.

Deputado SÉRGIO VIDIGAL

PDT/ES

PARECER ÀS EMENDAS APRESENTADAS AO SUBSTITUTIVO

I – RELATÓRIO

Trata-se de apreciação das emendas oferecidas ao Substitutivo do Relator ao Projeto de Lei 4881/2012 e seus apensos.

Durante o prazo regimental foram apresentadas 5 (cinco) emendas ao substitutivo, todas relacionadas a seguir:

- Emenda 1, do Dep. Carlos Zarattini (PT/SP), que altera o caput e o parágrafo único art. 11-A da Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, determinando que os municípios e o Distrito Federal teriam a competência de autorizar o serviço de transporte remunerado privado individual;

- Emenda 2, do Dep. Fábio Ramalho (MDB/MG), que modifica a redação do art. 11-D da Lei nº12.587/2012, alterado pelo inciso V do art. 3º do Substitutivo;
- Emenda 3, do Dep. Fábio Ramalho (MDB/MG), que modifica ao inciso XVI do art. 4º da Lei nº12.587/2012, alterado pelo inciso I do art. 3º do Substitutivo;
- Emenda 4, do Dep. Sérgio Vidigal (PDT/ES), que modifica o inciso X do artigo 5º da Lei nº 12.587/2012, alterado pelo artigo 3º do Substitutivo;
- Emenda 5, do Dep. Sérgio Vidigal (PDT/ES), que altera o inciso XVI do art. 4º e o artigo 11-D do Substitutivo.

É o relatório

II – VOTO

De início, consignamos que as emendas apresentadas ao Substitutivo são válidas sob o aspecto de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa. Portanto, passemos a análise do mérito das emendas.

EMENDA 1

A Emenda 1, do Dep. Carlos Zarattini (PT/SP) busca alterar o caput e o parágrafo único art. 11-A da Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, determinando que os municípios e o Distrito Federal teriam a competência de autorizar o serviço de transporte remunerado privado individual.

Para entender melhor a alteração proposta, segue uma tabela com o texto original do substitutivo e o texto da emenda:

TEXTO DO SUBSTITUTIVO	TEXTO DA EMENDA
Sem correspondência no texto do substitutivo.	Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal autorizar, regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.
Sem correspondência no texto do substitutivo.	Parágrafo único. Na autorização, regulamentação e fiscalização do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, os Municípios e

	o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço.
--	--

O autor da emenda é referência no assunto de transporte na Câmara dos Deputados, atuando de forma firme e constante em todas as instâncias de discussão sobre o tema.

O tema da Emenda 1 já foi alvo de deliberação deste parlamento por duas vezes, seja no plenário (quando da tramitação da Lei 13.640, de 2018) ou na Comissão de Viação e Transportes – CVT (por ocasião da análise Projeto de Lei 448/2019, de relatoria do Dep. Lucas Gonzalez).

Dito isso, sem afastar a possibilidade de isso ocorrer em outra seara mais pertinente, entendemos que devemos nos submeter às decisões já proferidas pelos diversos colegiados da Câmara dos Deputados, já que não houve mudança fática que justificasse uma nova decisão.

Ademais, a proposta altera significativamente a regra estabelecida por este Congresso Nacional ao aprovar a Lei nº 13.640, de 2018. Inserir o termo “autorizar” entre as competências de municípios e do Distrito Federal implica conferir ao poder público a possibilidade de autorizar ou não o serviço, o que fere decisão do Supremo Tribunal Federal quanto à inconstitucionalidade de leis que restringem ou proíbem a atividade de transporte individual de passageiros por meio de aplicativos (RE 1054110).

Neste caso, o Supremo Federal Tribunal entendeu que os aplicativos de transporte particular, nas palavras do Ministro Alexandre de Moraes: “seguem uma dinâmica diversa [...] não me parece possível qualificar essa atividade como serviço público”. Deste modo, a inclusão do termo em questão pode levar a prefeitos cometerem equívocos constitucionais, visto que tais autorizações podem se referir apenas a táxis. Como não queremos que o texto de nossa relatoria induza os prefeitos a sofrerem descumprimento de preceito fundamental, visto que no caso da ADPF 449, quando os municípios legislarem sobre tal autorização, irão invadir a competência da União, que é privativa para legislar sobre diretrizes da política nacional de transportes. Ademais, o motorista particular, em sua atividade laboral, é protegido pela liberdade fundamental insculpida no art. 5º, XIII, da Carta Magna, submetendo-se apenas à regulação proporcionalmente definida em lei federal, pelo que o art. 3º, VIII, da Lei Federal nº 12.965/2014 (Marco Civil da Internet) e a Lei Federal nº 12.587/2012, alterada pela Lei nº 13.640 de 26 de março de 2018, garantem a operação de serviços remunerados de transporte de passageiros por aplicativos. A autorização em questão pode permitir normas que possam ser compreendidas como proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos, e

novamente, levando as prefeituras em um novo erro contra a Constituição Federal: limitação desproporcional às liberdades de iniciativa (art. 1º, IV, e 170 da CRFB) e de profissão (art. 5º, XIII, da CRFB).

Para que este erro não aconteça, o texto atual da lei em seu artigo 11-A já protege os prefeitos de não incorrerem em inconstitucionalidades, bem como, proteger usuários e provedores deste modo de transporte, trazendo segurança jurídica.

A emenda do deputado Carlos Zarattini tem uma finalidade nobre, contudo pelas razões acima expostas não pode ser acatada. Aproveitamos o ensejo para destacar a atuação do deputado na comissão e lembrar que diversas solicitações apresentadas por ele foram aceitas no parecer.

Desse modo, caminhando no que já foi deliberado nessa casa, rejeitamos, no mérito, a Emenda 1, fazendo-o com as vênias de estilo ao autor da emenda.

EMENDA 2

A Emenda 2, do Dep. Fábio Ramalho (MDB/MG) busca modificar a redação do art. 11-D da Lei nº12.587/2012, alterado pelo inciso V do art. 3º do Substitutivo, impõe aos serviços de transporte coletivo complementar de passageiros o dever de passar por licitação.

Para entender melhor a alteração proposta, segue uma tabela com o texto original do substitutivo e o texto da emenda:

TEXTO DO SUBSTITUTIVO	TEXTO DA EMENDA
Art. 11-D. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte privado coletivo complementar de passageiros previstos no inciso XVI do art. 4º desta Lei, no âmbito dos seus territórios.	Art. 11-D. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte coletivo complementar de passageiros previstos no inciso XVI do art. 4º desta Lei, no âmbito dos seus territórios.
§ 1º Os serviços de que trata o <i>caput</i> serão prestados por meio de autorização concedida pelo poder público e devem ficar restritos às linhas e itinerários não atendidos pelos serviços de transporte público coletivo.	§ 1º Os serviços de que trata o <i>caput</i> serão prestados por meio de licitação, conforme artigo 175 da CF, concedida pelo poder público e devem ficar restritos às linhas e itinerários não atendidos pelos serviços de transporte público coletivo, em consonância com art. 6º, inciso VIII.

Essa emenda visa dar maior transparência aos serviços de transporte coletivo

complementar de passageiros e na competição entre as empresas que tenham interesse nesse ramo.

Nada obstante, propomos alteração na redação do inciso XVI do art. 4º e, conseqüentemente, do § 1º do art. 11-D, de modo a estabelecer que o serviço de transporte complementar seja parte integrante da rede de transporte público da localidade.

Assim, aprovamos a Emenda 2, na forma de substitutivo.

EMENDA 3

A Emenda 3, do Dep. Fábio Ramalho (MDB/MG) intenta modificar o inciso XVI do art. 4º da Lei nº12.587/2012, alterado pelo inciso I do art. 3º do Substitutivo, de modo que modifica a expressão “transporte privado coletivo complementar” para “transporte coletivo complementar”.

Para entender melhor a alteração proposta, segue uma tabela com o texto original do substitutivo e o texto da emenda:

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

Da mesma forma tratada com relação à Emenda 2, entendemos que a alteração constante na emenda não altera o sentido do substitutivo e contribui para a adequação do texto ao ordenamento jurídico nacional.

Desta forma, aprovamos a Emenda 3, na forma de substitutivo.

EMENDA 4

A Emenda 4, do Dep. Sérgio Vidigal (PDT/ES) busca modificar o inciso X do artigo 5º da Lei nº 12.587/2012, alterado pelo artigo 3º do Substitutivo, para incluir que os o incentivo a livre iniciativa e à livre concorrência não poderá ocorrer quando se tratar de serviço

organizado e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial (art. 30, inciso V, da Constituição Federal).

Para entender melhor a alteração proposta, segue uma tabela com o texto original do substitutivo e o texto da emenda:

TEXTO DO SUBSTITUTIVO	TEXTO DA EMENDA
X – incentivo à livre iniciativa e à livre concorrência, com base no art. 170 da Constituição Federal	X –incentivo à livre iniciativa e à livre concorrência, com base no art. 170 da Constituição Federal, salvo quando se tratar do serviço previsto no Artigo 30 inciso V da Constituição Federal.

Ao reavaliarmos a redação do inciso X, optamos por suprimi-lo do substitutivo, por entendermos desnecessário repetir na Lei princípio constitucional. Isso posto, a apreciação da Emenda 4 fica prejudicada em razão da perda do objeto.

Portanto, rejeitamos a Emenda 4.

EMENDA 5

A Emenda 5, do Dep. Sérgio Vidigal (PDT/ES), busca alterar o inciso XVI do art. 4º e o artigo 11-D do Substitutivo, para determinar que o transporte coletivo complementar também seria parte da rede de transporte público coletivo de passageiros da localidade e que este mesmo serviço fosse alvo de licitação.

Para entender melhor a alteração proposta, segue uma tabela com o texto original do substitutivo e o texto da emenda:

TEXTO DO SUBSTITUTIVO	TEXTO DA EMENDA
XVI – transporte privado coletivo complementar: serviço de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens com características operacionais sob demanda, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.	XVI – transporte coletivo complementar: serviço de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens com características operacionais sob demanda, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, sendo parte integrante da rede transporte público coletivo de passageiros da localidade.

Art. 11-D. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte privado coletivo complementar de passageiros previstos no inciso XVI do art. 4º desta Lei, no âmbito dos seus territórios.	Art. 11-D. Cabe aos Municípios e ao Distrito Federal licitar, regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte coletivo complementar de passageiros previstos no inciso XVI do art. 4º desta Lei, no âmbito dos seus territórios.
§ 1º Os serviços de que trata o <i>caput</i> serão prestados por meio de autorização concedida pelo poder público e devem ficar restritos às linhas e itinerários não atendidos pelos serviços de transporte público coletivo.	§ 1º Os serviços de que trata o <i>caput</i> serão delegados ao particular mediante concessão ou permissão, e devem ficar restritos às linhas e itinerários não atendidos pelos serviços de transporte público coletivo regulares.
§ 2º Na regulamentação e fiscalização dos serviços de que trata o <i>caput</i> , os Municípios e o Distrito Federal deverão observar a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço	§ 2º Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte coletivo complementar de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar o teor da presente lei, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 e as diretrizes de eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço.

O intento do autor da emenda está contido no texto das emendas 2 e 3, as quais foram aprovadas. Assim sendo, aprovamos a Emenda 5, na forma do substitutivo.

CONCLUSÃO

Pelas razões expressas, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa das emendas ao substitutivo 1, 2, 3, 4 e 5; pela adequação orçamentária e financeira destas; e, no mérito, pela **aprovação do PL nº 4.881, de 2012 e do PL nº 7.294, de 2014, apenso, e das Emendas 2, 3 e 5 na forma do novo Substitutivo em anexo**, e pela rejeição das Emendas 1 e 4.

Sala da Comissão, em de novembro de 2019.

Deputado VINICIUS POIT

Relator

2º SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.881, DE 2012

E ao apensado: PL nº 7.294/2014

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, para dispor sobre a autoridade metropolitana, e altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre modos de transporte e sobre o transporte metropolitano.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, para dispor sobre a autoridade metropolitana, e altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre modos de transporte e sobre o transporte metropolitano.

Art. 2º O art. 8º da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º A governança interfederativa das regiões metropolitanas e das aglomerações urbanas será exercida por meio da autoridade metropolitana e compreenderá em sua estrutura básica:

.....” (NR)

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

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

“Art. 4º

.....

XIV – transporte ciclo motorizado privado: serviço remunerado de

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

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

XVI – transporte coletivo complementar: serviço de transporte de passageiros, para a realização de viagens com características operacionais sob demanda, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, que será parte integrante da rede de transporte público coletivo de passageiros da localidade.” (NR)

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

“Art. 8º
.....

XI – incentivo à utilização de receitas extratarifárias e alternativas e a novos modelos de negócios.
.....” (NR)

III – acréscimo do seguinte art. 11-C:

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

§ 1º Na ausência de infraestrutura viária exclusiva ou compartilhada

para a circulação dos ciclos motorizados e autopropelidos de que trata o *caput*, fica autorizada a circulação em calçadas e vias públicas, observadas as normas previstas na Lei nº 9.503, de 1997.

§ 2º Na regulamentação e fiscalização dos serviços de que trata o *caput*, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I – velocidade máxima dos veículos compatível com os locais de circulação;

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

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

IV – acréscimo do seguinte art. 11-D:

“Art. 11-D. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte coletivo complementar de passageiros previstos no inciso XVI do art. 4º desta Lei, no âmbito dos seus territórios.

§ 1º Os serviços de que trata o *caput* serão prestados mediante concessão ou permissão, por meio de licitação, conforme artigo 175 da Constituição Federal e em consonância com o disposto no inciso VIII do art. 6º desta Lei.

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

V – acréscimo do seguinte art. 19-A:

“Art. 19-A. Além das atribuições previstas nos arts. 17 e 18, cabe aos Estados e aos Municípios inclusos em região metropolitana ou em aglomeração urbana formalizada e delimitada na forma dos arts. 3º e 4º

da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, promover a governança interfederativa, observadas as seguintes diretrizes:

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

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

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

§ 2º Os Estados e Municípios inclusos em região metropolitana ou em aglomeração urbana ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que a respectiva autoridade metropolitana tenha sido instituída.”

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

“Art. 21.
.....

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

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

“Art. 23.
.....

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

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

“Art. 24.

.....

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

.....” (NR)

Art. 4º Os Estados e Municípios inclusos em região metropolitana ou em aglomeração urbana já formalizada na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de quatro anos para instituir a autoridade metropolitana, findo o qual ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, conforme disposto no art. 19-A da Lei nº 12.587, de 2012.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado VINICIUS POIT

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão Especial destinada a proferir parecer ao Projeto de Lei nº 4881, de 2012, do José de Filippi, que "institui as diretrizes da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana (PMMU), cria o Pacto Metropolitano da Mobilidade Urbana e o Sistema de Informações dos Transportes Metropolitanos (SITRAM), com a Autoridade Metropolitana de Transportes e o Fundo Metropolitano de Transporte Público e dá outras providências", em reunião ordinária realizada hoje, concluiu pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa e pela adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 4.881/2012, do PL nº 7294/14, apensado e das Emendas apresentadas ao Substitutivo de nº 1, 2, 3, 4 e 5; e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.881/2012, do PL nº 7294/14, apensado, e das Emendas ao Substitutivo de nºs 2, 3, 5, na forma do Substitutivo, e pela rejeição das Emendas ao Substitutivo nºs 1 e 4, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Vinicius Poit.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Gutemberg Reis - Presidente, Schiavinato e Juninho do Pneu - Vice-Presidentes, Vinicius Poit, Relator; Adriano do Baldy, Alencar Santana Braga,

Carlos Zarattini, Daniel Coelho, Dr. Frederico, Eduardo Braide, Eduardo Cury, Francisco Jr., Hugo Leal, João H. Campos, Julio Cesar Ribeiro, Lucas Gonzales, Paulo Martins, Sergio Vidigal, Angela Amin, Elias Vaz, Fábio Henrique, Flávio Nogueira, Fred Costa e Joaquim Passarinho.

Sala da Comissão, em 4 de dezembro de 2019.

Deputado VINICIUS POIT
Relator

Deputado GUTEMBERG REIS
Presidente

**SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO ESPECIAL AO PROJETO DE
LEI Nº 4.881, DE 2012, E AO PROJETO DE LEI Nº 7.294, DE 2014**

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, para dispor sobre a autoridade metropolitana, e altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre modos de transporte e sobre o transporte metropolitano.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, para dispor sobre a autoridade metropolitana, e altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre modos de transporte e sobre o transporte metropolitano.

Art. 2º O art. 8º da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º A governança interfederativa das regiões metropolitanas e das aglomerações urbanas será exercida

por meio da autoridade metropolitana e compreenderá em sua estrutura básica:

.....” (NR)

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

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

“Art.4º.....
.....

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

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

XVI – transporte coletivo complementar: serviço de transporte de passageiros, para a realização de viagens com características operacionais sob demanda, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, que será parte integrante da rede de transporte público

coletivo de passageiros da localidade.” (NR)

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

“Art.8º.....

.....

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

.....” (NR)

III – acréscimo do seguinte art. 11-C:

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

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

§ 2º Na regulamentação e fiscalização dos serviços de que trata o *caput*, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I – velocidade máxima dos veículos compatível com os locais de circulação;

II – previsão de locais para estacionamento dos veículos

de modo a não obstruir a circulação de veículos e pedestres em vias públicas, ciclovias ou calçadas;

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

IV – acréscimo do seguinte art. 11-D:

“Art. 11-D. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte coletivo complementar de passageiros previstos no inciso XVI do art. 4º desta Lei, no âmbito dos seus territórios.

§ 1º Os serviços de que trata o caput serão prestados mediante concessão ou permissão, por meio de licitação, conforme artigo 175 da Constituição Federal e em consonância com o disposto no inciso VIII do art. 6º desta Lei.

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

V – acréscimo do seguinte art. 19-A:

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

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

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

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

§ 2º Os Estados e Municípios incluídos em região metropolitana ou em aglomeração urbana ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que a respectiva autoridade metropolitana tenha sido instituída.”

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

“Art.21.....
.....

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

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

“Art.23.....
.....

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

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

“Art.24.....
.....

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

.....” (NR)

Art. 4º Os Estados e Municípios inclusos em região metropolitana ou em aglomeração urbana já formalizada na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de quatro anos para instituir a autoridade metropolitana, findo o qual ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, conforme disposto no art. 19-A da Lei nº 12.587, de 2012.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado VINICIUS POIT
Relator

Deputado GUTEMBERG REIS
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
