

PROJETO DE LEI de 2020
(Do Sr. Wolney Queiroz)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015; que institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências; altera a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências; e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

“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 do 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.

Art.

5º.....
.....

.....
.....

Parágrafo Único. Para promoção dos princípios definidos neste dispositivo, o Poder Executivo avaliará possível prevalência do modo metroferroviário na obtenção de recursos para sua implantação e expansão no transporte de pessoas e cargas.

Art.

6º
.....

.....
.....

VI – priorização de projetos de transporte público coletivo: (NR)

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

.....
.....

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

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

Art.

8º.....
.....

.....
.....



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

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

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

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

Art. 11-

A.

.....

.....

.....

IV – não permitir a utilização de veículos de transporte coletivo, com capacidade superior a sete passageiros, incluído o motorista.

Art. 11-

B.

.....

.....

.....

V – submeter-se a exame toxicológico visando aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e que deverá ter janela de detecção mínima de noventa dias.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público responsável caracterizará transporte ilegal de passageiros, cabendo ao poder público adoção de medidas coercitivas para repressão da atividade ilegal.

Art. 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.

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

Art. 19-A. Além das atribuições previstas nos arts. 17 e 18, cabe aos Estados e aos Municípios incluídos 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 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.

Art.

21.....
.....
.....
.....

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

Art.

22.....
.....
.....
.....

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

Art.

23.....
.....
.....
.....

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

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

§ 1º Na aplicação do teor do inciso V relativo aos estacionamentos de uso público e privado e de vagas públicas, com pagamento pela sua utilização, caberá ao poder público responsável destinar parte da receita auferida ao fundo previsto no inciso X, mediante o estabelecimento de taxas específicas.

§ 2º O acesso ao fundo de que trata o inciso X será regulamentado pelo Poder Executivo, que deverá prever a adesão das transportadoras a uma planilha de custos aberta e transparente.

Art.

24.
.....

.....
.....

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

.....
.....

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 10.233, de 5 de junho de 2001 passa a vigorar com as seguintes alterações:

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

§ 1º Na hipótese do caput, a ANTT poderá realizar processo seletivo público para outorga da autorização, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, na forma do regulamento. (NR)

§ 2º Entende-se como inviabilidade econômica quando a demanda de passageiros for menor que o mínimo necessário para a remuneração do operador.

§ 3º A ANTT calculará, trimestralmente, o custo de operação por quilômetro e divulgará a demanda mínima a que se refere o § 2º.”

Art. 4º O art. 16 da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.
16.....
.....

Parágrafo Único. As rodoviárias deverão prover acessibilidade para embarque e desembarque dos passageiros.”

Art. 5º Os Estados e Municípios inclusos em região metropolitana ou em aglomeração urbana já formalizada 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. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Este projeto resgata as ideias apresentadas pelo Senador Acir Gurgacz, relator da MPV 906/2019, na Comissão Mista, cujo PLV não pôde ser deliberado, em função da suspensão das atividades das comissões por causa da pandemia do coronavírus. O esforço despendido pelo relator possibilitou a construção de mudanças robustas no marco legal da mobilidade urbana, a qual foram incorporadas a este PL.

A MP 906 foi apresentada em novembro de 2019, com conteúdo voltado exclusivamente para o Plano de Mobilidade Urbana. Sem a deliberação na Comissão, entrou na pauta do Plenário da Câmara, no dia 23 de abril, com relatoria do Deputado Gustavo Fruet. O consenso exclusivamente em torno de mudanças no art. 24 da Lei nº 12.587/2012 – Plano de Mobilidade Urbana, permitiu sua votação sem emendas, sob pena da MP “cair” e os municípios ficarem impedidos de receber recursos para qualquer melhoria de mobilidade.

No entanto, entendendo que não devíamos perder a oportunidade de debater um tema super importante, decidi resgatar o conteúdo do relatório apresentado na Comissão Mista, excluindo as alterações na Lei nº 12.587/2012, já incorporadas no PLV nº 7/2020, dando prosseguimento ao belíssimo trabalho do senador Acir Gurgacz.

Sem dúvidas, o padrão de mobilidade da população brasileira vem passando por transformações crescentes, principalmente nas últimas décadas, reflexo da urbanização e do crescimento desordenado das cidades, com uso cada vez mais intenso do transporte motorizado individual pela população. A baixa qualidade dos serviços e alto preço das tarifas reforçam o modelo individual de transporte no Brasil, que inviabiliza um deslocamento eficiente e seguro para os passageiros.

Por outro lado, e rastreado pela tecnologia, novas modalidades de deslocamento vêm surgindo, demandando do Poder Público políticas públicas e regulamentação urgente, sob pena de persistirem modelos inadequados que deterioram a qualidade de vida e o tempo do cidadão brasileiro.

O Relatório do Senador Acir vai ao encontro destas questões e traz grandes contribuições à Lei nº 12.587, de 2012, integrando e aprimorando

vários dispositivos legais, como a Lei nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade), Lei nº 13.089/2015 (Estatuto da Metrópole), a Lei nº 10.098, de 2000, e a Lei nº 10.233, de 2001, que gravitam, para mais ou para menos, em torno do tema da mobilidade urbana. Entre as diversas alterações, destacamos:

- Inclusão de novos modelos de mobilidade: o PL inclui conceitos novos como transporte ciclo motorizado privado, transporte autopropelido privado e transporte coletivo complementar, por aplicativos. Estes conceitos incorporam transportes motorizados ou não, como segways, hurrys, patinetes, bicicletas e skates, elétricos ou não, entre outros, que emergem com força nas ruas e calçadas das cidades do Brasil e do mundo. De acordo com o PL, estes serviços deverão ser regulamentados e fiscalizados pelos municípios e DF, a quem cabem também a oferta de infraestrutura.
- Priorização do transporte público coletivo no sistema viário. O PL privilegia a adoção de modais e estratégias que impactem de forma positiva o sistema urbano coletivo, como o modal ferroviário, para o transporte de cargas e pessoas, em função de uma malha viária já existente e condizente com a dimensão territorial do País, e faixas preferenciais e corredores exclusivos para a circulação mais rápida e segura de veículos coletivos.
- Criação da autoridade metropolitana para promover a governança interfederativa, prevista na Lei nº 13.089/2015. Este mecanismo inovador na nossa legislação visa submeter o sistema de transporte na metrópole e aglomerações urbanas a uma autoridade unificada, buscando integrar planejamento, gestão e tarifário entre os municípios que integram estas áreas.
- Aperfeiçoamento da política tarifária: a lei traz vários dispositivos para aperfeiçoar a política tarifária, como planejamento e estudo para a concessão de benefícios tarifários de forma que seu custeio não seja sustentado pelos usuários do serviço, devendo ser revisada a cada 7 anos. Também prevê a exploração de receitas extra tarifárias, como publicidade e receitas imobiliárias. Hoje a receita advém preponderantemente da tarifa pública.
- Criação de um fundo interfederativo para equilibrar as diferenças tarifárias existentes entre os estados.
- Promoção de parcerias público-privadas para a melhoria da infraestrutura, com o intuito de ganhar eficiência e transferir para a iniciativa privada a execução de projetos. .

Neste sentido, e certo de que o tema da mobilidade urbana precisa emergir de forma prioritária na agenda política brasileira, conclamo os nobres deputados à sua aprovação.

Plenário,

de abril de 2020.

Deputado WOLNEY QUEIROZ

PDT/PE

Documento eletrônico assinado por Wolney Queiroz (PDT/PE), através do ponto SDR_56164,
na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato
da Mesa n. 80 de 2016.

* C D 2 0 2 5 3 2 6 7 1 9 0 0 *

