



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL

EMENDA SUBSTITUTIVA GLOBAL AO PROJETO DE LEI Nº. 694, DE 1995, QUE INSTITUI AS DIRETRIZES NACIONAIS DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS (APENSADO O PL 1974/1996, PL 2234/1999 E PL 1687/2007).

PROJETO DE LEI

Institui as diretrizes da política de mobilidade municipal e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A política de mobilidade municipal é instrumento da política de desenvolvimento de que trata o art. 21, inciso XXI, da Constituição, e tem como objeto a interação dos deslocamentos de pessoas e bens, no território dos municípios.

Parágrafo único. Os transportes Municipais são definidos nesta Lei como o conjunto dos meios e serviços utilizados para o deslocamento de pessoas e bens, e integram a política de mobilidade municipal.

Art. 2º A política de mobilidade municipal tem como objetivo contribuir para o acesso universal à municipalidade, por meio do planejamento e gestão do Sistema de Mobilidade Municipal.

Art. 3º O Sistema de Mobilidade Municipal é o conjunto organizado e coordenado dos meios, serviços e infra-estruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens no território dos municípios.

§ 1º São meios de transporte municipal:



CÂMARA DOS DEPUTADOS

I - motorizados; e

II - não-motorizados.

§ 2º São serviços de transporte municipal:

I - de passageiros:

a) coletivo; e

b) individual;

II - de cargas.

§ 3º São infra-estruturas de mobilidade municipal:

I - vias e logradouros públicos, inclusive metro-ferrovias, hidrovias, aerovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, ancoradouros, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Seção I Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - meios motorizados: deslocamentos realizados por intermédio de veículos automotores; barcos automotores e aeronaves;

II - meios não-motorizados: deslocamentos realizados a pé e por veículos movidos pelo esforço humano ou tração animal;



CÂMARA DOS DEPUTADOS

III - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

IV - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros, não aberto ao público, para realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

V - serviço de transporte individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de automóveis de aluguel com condutor para realização de viagens individualizadas, também denominado serviço de táxi;

VI - transporte de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

VII - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

VIII - transporte público coletivo intermunicipal, serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contigüidade nos seus perímetros municipais;

IX - transporte público coletivo interestadual: serviço de transporte público coletivo em Municípios de diferentes Estados que mantenham contigüidade nos seus perímetros municipais; e

X - acessibilidade: a facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar, com autonomia, os destinos desejados no município.

XI - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviços de transporte coletivo em Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas;

Seção II **Dos Princípios e Diretrizes da Política de Mobilidade Municipal**

Art. 5ºA política de mobilidade municipal está fundamentada nos seguintes princípios:



CÂMARA DOS DEPUTADOS

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável dos municípios, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte;

V - transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política de mobilidade municipal;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes meios e serviços; e

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

Art. 6º A política de mobilidade municipal é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com as políticas de uso do solo e de desenvolvimento municipal;

II - prioridade dos meios não-motorizados sobre os motorizados, e dos serviços de transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - complementaridade entre os meios de mobilidade municipal e os serviços de transporte;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens no município;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e não-poluentes; e

VI - priorização de projetos de transporte coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento integrado.

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

CAPÍTULO II DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE MUNICIPAL

Art. 7º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência na prestação dos serviços;

III - colaboração para a ocupação equilibrada do território, de acordo com o plano diretor municipal;

IV - contribuição para o custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade de compreensão da estrutura tarifária pelo usuário; e

VI - modicidade da tarifa ao usuário.

§ 1º A concessão de benefícios tarifários de serviços de transporte público coletivo a uma classe ou segmento de usuários deverá ser custeada com recursos definidos em lei específica, excetuando-se a previsão feita no § 2º do art. 230 da Constituição.

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

Art. 8º O regime econômico e financeiro da concessão ou permissão do serviço de transporte público coletivo será estabelecido no respectivo contrato, com tarifas de remuneração fixadas no serviço pelo preço.

§ 1º Entende-se por serviço pelo preço o regime econômico e financeiro mediante o qual as tarifas iniciais de remuneração ao operador pelos serviços prestados são fixadas no contrato de concessão ou permissão resultante de licitação pública e reajustadas em ato específico do poder público que autorize a aplicação de novos valores, nas condições do respectivo edital e contrato.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 2º Os reajustes das tarifas de remuneração observarão a periodicidade mínima anual, baseados na variação de índices de preços ao consumidor, e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 3º As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima de quatro anos e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão ou permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 4º O Poder Público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

§ 5º O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do Poder Público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

Art. 9º A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;



CÂMARA DOS DEPUTADOS

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente;

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

§ 1º Os contratos previstos no caput obedecerão a prazos predefinidos e justificados, ficando vedada a criação de reservas de mercado e de barreiras à entrada de novos operadores.

§ 2º No julgamento das licitações, será dada prioridade aos critérios que resultem em menores tarifas para os usuários dos serviços.

§ 3º Os critérios de habilitação devem ser definidos, de modo a avaliar adequadamente a capacitação técnica do licitante, sem comprometer a concorrência do processo licitatório ou caracterizar barreira à entrada de novos operadores.

§ 4º Qualquer subsídio ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário.

Art. 10º. A regulação dos serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11 A regulação dos serviços de transporte individual, prestados sob autorização ou permissão, deverão ser disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança e qualidade dos serviços e fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

CAPÍTULO III DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 12. São direitos dos usuários do Sistema de Mobilidade Municipal, sem prejuízo dos previstos na Lei no 8.078, de 11 de setembro de 1990:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;



CÂMARA DOS DEPUTADOS

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade municipal;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e dos modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema de Mobilidade Municipal, conforme as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

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

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

Art. 13.A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da política de mobilidade municipal deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do sistema de mobilidade municipal ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

CAPÍTULO IV DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 14. São atribuições da União:



CÂMARA DOS DEPUTADOS

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios nos termos desta Lei;

II - contribuir para capacitação continuada de pessoas e o desenvolvimento das instituições vinculadas à política de mobilidade nos Estados, Municípios e Distrito Federal nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o sistema de mobilidade municipal e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações municipais e nas regiões metropolitanas;

V - adotar incentivos financeiros e fiscais para a implementação dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei.

§ 1º - A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade, inclusive nas cidades definidas como cidade gêmea localizadas em regiões de fronteira com outros países.

§ 2º - A União poderá delegar aos Estados, Distrito Federal ou Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional, desde que constituído consórcio público, ou convênio de cooperação, para tal fim.

Art. 15. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação, ou por gestão associada, o serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter Municipal, em conformidade com o art. 25, § 1o, da Constituição;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da política de mobilidade municipal; e



CÂMARA DOS DEPUTADOS

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o art. 25, § 3º, da Constituição.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter Municipal, desde que constituído consórcio público, ou convênio de cooperação, para tal fim.

Art. 16. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade municipal, bem como promover a regulamentação dos serviços de transportes municipais;

II - prestar, direta ou indiretamente, ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo municipal, que têm caráter essencial;

III - adotar medidas específicas em favor das populações de baixa renda, incapazes de arcar com as tarifas dos serviços de transporte público coletivo;

IV - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade municipal; e

V - implantar incentivos financeiros e fiscais para a efetivação dos princípios e diretrizes desta Lei.

Parágrafo único. Os Municípios, isoladamente ou reunidos em consórcio público, poderão instituir fundo especial com a finalidade de custear a operação e os investimentos em infra-estrutura necessários à universalização do acesso aos serviços de transporte coletivo público, podendo, inclusive, utilizar os recursos do fundo como garantia em operações de crédito para o financiamento dos investimentos.

Art. 17. Aplica-se ao Distrito Federal, no que couberem, as atribuições previstas para os Estados e Municípios, nos termos dos arts. 15 e 16.

CAPÍTULO V DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE MUNICIPAL

Art. 18. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:



CÂMARA DOS DEPUTADOS

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 19. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos municipais incumbidos do planejamento e gestão do sistema de mobilidade municipal:

I - planejar e coordenar os diferentes meios 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; e

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

Art. 20. Os municípios poderão utilizar os seguintes instrumentos para a gestão do sistema de mobilidade municipal e racionalização do uso dos diferentes meios e serviços:

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

III - aplicação de taxas sobre meios e serviços e de tarifas sobre a utilização da infra-estrutura visando desestimular o uso de determinados meios e serviços de transporte municipal;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços coletivos e meios não-motorizados;

V - controle de estacionamentos;

VI - controle do uso das vias municipais destinadas a cargas e descargas, concedendo prioridade ou restrições;

VII - controle ou proibição de tecnologias poluentes;

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

IX - convênios para transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidade gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com os países limítrofes.

Art. 21. O Plano de Mobilidade Municipal previsto no § 2º do art. 41 da Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001, é o instrumento de efetivação da política de mobilidade municipal e deverá contemplar os princípios e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infra-estruturas do sistema de mobilidade municipal;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - as bases de integração de duas ou mais modalidades de transporte;

VI - o transporte e a distribuição de bens e o disciplinamento de cargas e descargas;



CÂMARA DOS DEPUTADOS

- VII - os pólos geradores de tráfego;
- VIII - as áreas de estacionamentos;
- IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - os meios de financiamento; e
- XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização do Plano.

Parágrafo único. O Plano de Mobilidade Municipal deverá ser integrado aos planos diretores municipais, existentes ou em elaboração, no prazo máximo de três anos da vigência desta Lei.

CAPÍTULO VI DO PROGRAMA NACIONAL DE APOIO À MOBILIDADE MUNICIPAL

Art. 22. Fica instituído o Programa Nacional de Apoio à Política de Mobilidade Municipal - PNAMOB, no âmbito do Ministério das Cidades, destinado a financiar a implantação dos princípios e diretrizes desta Lei, mediante adesão dos Municípios, do Distrito Federal ou dos Estados.

§ 1º São fontes de recursos do PNAMOB os recursos do Orçamento Geral da União.

§ 2º Os critérios de distribuição dos recursos serão estabelecidos pelo Poder Executivo em regulamento específico.

Art. 23. A transferência de recursos pela União fica condicionada:

I - à existência do Plano de Mobilidade Municipal ou equivalente;

II - no caso da delegação dos serviços de transporte público coletivo, à realização de licitação nos termos dos arts. 8º e 9º desta Lei para os contratos de concessão ou permissão que estejam em caráter precário, com o prazo vencido e os em vigor por prazo indeterminado, inclusive por força de legislação anterior;



CÂMARA DOS DEPUTADOS

III - à existência de políticas comuns de mobilidade municipal ou ações coordenadas e integradas entre Municípios e entre estes e os Estados, o Distrito Federal e a União, no caso de áreas conurbadas, aglomerações municipais ou regiões metropolitanas; e

IV - à disponibilização ao Ministério das Cidades das informações e indicadores necessários à avaliação e monitoramento da política de mobilidade municipal.

§ 1º O Ministério das Cidades divulgará, a cada exercício financeiro, a forma de cálculo, a periodicidade e o valor a ser repassado aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, bem como as orientações e instruções necessárias à execução do PNAMOB.

§ 2º Fica vedado ao Ministério das Cidades proceder ao repasse dos recursos do PNAMOB aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, comunicando o fato ao Poder Legislativo respectivo, quando esses entes:

I - utilizarem os recursos em desacordo com as normas estabelecidas para execução do Programa; e

II - apresentarem a prestação de contas em desacordo com a forma e prazo estabelecidos.

Art. 24. A proporção dos recursos do PNAMOB destinados a projetos de infraestrutura para o transporte municipal está condicionada à contrapartida dos entes federados com recursos da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - CIDE, instituída pela Lei no 10.336, de 19 de dezembro de 2001, em:

I - cinquenta por cento dos recursos aplicados pelos Estados e Distrito Federal nos respectivos projetos; e

II - cem por cento dos recursos aplicados pelos Municípios.

Art. 25. A transferência de recursos financeiros, uma vez constituídas as obrigações das partes em termo próprio, será efetivada pelo Ministério das Cidades mediante depósito em conta-corrente específica, conforme condições previstas em regulamento.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

CAPÍTULO VII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Os órgãos e as instituições financeiras e de fomento federais deverão exigir que sejam observados os princípios e diretrizes desta Lei ao financiar ou avalizar empréstimos ou garantias a projetos, programas e infra-estruturas do sistema de mobilidade municipal dos Estados, Distrito Federal e Municípios.

Art. 27. Esta Lei se aplica no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional nas regiões de fronteira do país entre países limítrofes.

Art. 28. O item 1.2 do documento anexo à Lei no 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte redação:

“1.2 - O Sistema Nacional de Viação é constituído dos conjuntos dos Sistemas Nacionais Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Hidroviário, Aeroviário e compreende:”
(NR)

Art. 29. Esta Lei entra em vigor depois de decorridos cem dias da sua publicação.

Art. 30. Ficam revogados o art. 9º do Decreto-Lei no 3.326, de 3 de junho de 1941, os arts. 51 e 52 do Decreto-Lei no 5.405, de 13 de abril de 1943, o § 5º do art. 630 do Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, a Seção 7 do art. 1º e a alínea “m” do art. 3º da Lei no 5.917, de 10 de setembro de 1973, e a Lei no 6.261, de 14 de novembro de 1975. Brasília,

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda Substitutiva Global foi sugerida pela Confederação Nacional de Municípios (CNM). Basicamente propõe instituir diretrizes de mobilidade no âmbito de todo o território do Município – municipal, portanto, e não apenas da parte urbana como se apresenta no projeto original e no PL 1687/2007, proposto pelo Poder Executivo, não distinguindo a área urbana da área rural.

Entende a CNM que, diante da realidade dos Municípios brasileiros, não seja possível desconsiderar as centenas de pequenas comunidades localizadas no meio rural ou



CÂMARA DOS DEPUTADOS

mesmo em áreas suburbanas, onde, na prática, não se distinguem os limites entre o perímetro urbano e a área rural. São centenas de ônibus, micro-ônibus, vans e mesmo veículos de tração animal a transportar milhares de trabalhadores e estudantes e seus bens pelas estradas e ruas dos Municípios, fazendo acontecer a mobilidade municipal todos os dias. Não pode, desta forma, a mobilidade ser urbana e sim municipal, terminologia mais adequada para atender às necessidades dos Municípios brasileiros.

Sala das Sessões em, de outubro de 2009.

Deputado CELSO MALDANER
PMDB/SC

