

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 5.010, DE 2016

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, tendo em vista aperfeiçoar as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Autor: Deputado LÚCIO VALE e demais membros do Centro de Estudos e Debates Estratégicos – Cedes

Relator: Deputado JULIO LOPES

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe propõe a alteração da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. A proposta é fruto de estudo promovido pelo Centro de Estudos e Debates Estratégicos (Cedes) da Câmara dos Deputados acerca do tema Mobilidade Urbana, elaborado por equipe técnica da Consultoria Legislativa, sob a relatoria do Deputado Ronaldo Benedet, no qual foram suscitados aspectos da lei passíveis de aperfeiçoamento.

As modificações propostas para a Lei nº 12.587, de 2012, são as seguintes:

- Art. 3º, § 2º, inciso I, alínea c – inclusão do serviço de transporte urbano misto, ou seja, de carga e passageiros, na classificação dos serviços de transporte urbano quanto ao objeto;

- Art. 3º, § 3º, inciso II, alínea c – inclusão das calçadas e passagens de pedestre no rol de infraestruturas de mobilidade urbana, ao lado dos estacionamentos;
- Art. 5º, incisos X e XI – inclusão entre os princípios que fundamentam a Política Nacional de Mobilidade Urbana da perspectiva da inter, multi e transdisciplinaridade na concepção da mobilidade urbana e da cooperação federativa;
- Art. 6º, incisos VIII a XII – inclusão de novas diretrizes para orientar a Política Nacional de Mobilidade Urbana: priorização nos deslocamentos de pedestres e ciclistas; integração e gestão compartilhada entre as cidades incluídas em aglomerações urbanas; redução do número de deslocamentos nas cidades; exigência de contrapartidas; e adoção de instrumentos de compensação por valorização imobiliária;
- Art. 8º, § 4º – exigência de que a concessão de benefícios tarifários nos serviços de transporte público coletivo seja custeada com recursos financeiros previstos em lei;
- Art. 9º, § 12 – obrigatoriedade de que o Poder Público dê publicidade aos atos de revisão extraordinária de tarifas na Rede Mundial de Computadores;
- Art. 14, inciso V e §§ 1º a 4º – inclusão do direito a informações aos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana sobre as ações de mobilidade urbana planejadas e realizadas pelo Poder Público, ao cálculo tarifário, ao extrato do cartão de transporte, bem como do direito à infraestrutura adequada e segura a pedestres e ciclistas, com vistas à acessibilidade;
- Art. 16, inciso I – garantia de manutenção permanente do serviço de assistência técnica em mobilidade urbana

prestado pela União para Estados, Distrito Federal e Municípios;

- Art. 17, incisos IV e V – inclusão de novas atribuições dos Estados, quais sejam: prestar assistência técnica e financeira aos Municípios e executar a inspeção veicular unificada relativa ao controle de segurança e emissão de poluentes;
- Art. 17, §§ 1º a 3 – observância das disposições sobre governança interfederativa previstas na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (Estatuto da Metrópole), caso a mobilidade urbana seja considerada como função pública de interesse comum; previsão de implantação de programas próprios de inspeção veicular em Municípios com três milhões de veículos ou mais;
- Art. 18, incisos I a IV – alteração na redação dos incisos I e II de modo a enfatizar que a política de mobilidade urbanas deve contemplar o transporte de pessoas e cargas, bem como prever sua integração com os planos diretores municipais e outros instrumentos de desenvolvimento e expansão urbana;
- Art. 24, incisos VI e XII – previsão de que a participação de agentes privados na elaboração de proposta de logística urbana para subsidiar a operação e o disciplinamento do transporte de carga, bem como o emprego de tecnologia de informação e comunicação, sejam contemplados na elaboração dos planos de mobilidade urbana;
- Art. 24, §§ 3º e 4º – prorrogação do prazo até no máximo 31 de dezembro de 2020, para que os planos de mobilidade urbana sejam integrados ao plano diretor ou ao plano de desenvolvimento urbano integrado, conforme o caso, bem como a prorrogação do prazo até no máximo 31 de dezembro de 2020, a contar da data de publicação desta lei, para que os planos de mobilidade urbana sejam elaborados;

- Art. 26-A, incisos I e II – previsão de improbidade administrativa para o governador que deixar de tomar providências acerca da implantação da inspeção técnica veicular unificada até 31 de dezembro de 2020, assim como para prefeito, governador ou agente público responsável pela governança interfederativa de aglomerações urbanas que deixar de tomar providências para a elaboração dos planos de mobilidade urbana e da respectiva compatibilização com os planos diretores e planos de desenvolvimento urbano integrado.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição, que está sujeita à apreciação do Plenário. Na sequência, a Comissão de Desenvolvimento Urbano deverá pronunciar-se quanto ao mérito e a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá pronunciar-se quanto ao mérito e quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Em outubro de 2015, o Centro de Estudos e Debates Estratégicos (Cedes) lançou a publicação ‘Desafio da Mobilidade Urbana’, que resultou de estudo elaborado por equipe técnica da Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados (Conle), sob a relatoria do Deputado Ronaldo Benedet.

Entre as sugestões de ação legislativa, consta a minuta do Projeto de Lei nº 5.010, apresentado em 2016 pelos parlamentares componentes do Cedes, tendo à frente seu presidente, Deputado Lúcio Vale.

O PL em apreço é o resultado de abordagem abrangente e detalhada da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, conhecida como Lei de Mobilidade, a partir da visão crítica assegurada pelo estudo.

Após sua apresentação no art. 1º, passemos a examinar o art. 2º do PL, que assinala as alterações propostas ao texto da Lei de Mobilidade.

Acatamos o conceito de transporte misto acrescido à Lei na forma da alínea 'c' do inciso I do § 2º do art. 3º, que trata da classificação do transporte urbano quanto ao objeto, considerando a realidade peculiar deste país continental, no qual se verifica o deslocamento conjunto de pessoas e bens no mesmo veículo.

Pesquisa feita pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) revelou que, de 25,1 bilhões de viagens feitas em 2012 em transporte não motorizado, cerca de 22,8 referiam-se ao deslocamento a pé, pelo que foram incorporadas ao inciso II do § 3º do art. 3º calçadas e passagens de pedestres no rol da infraestrutura urbana, em conjunto com os estacionamentos. Para enfatizar a valorização do pedestrianismo, desvinculando-o do estacionamento, que está associado com o transporte motorizado, propomos transpor os tipos acrescidos a um dispositivo próprio, o inciso VIII.

Estamos de acordo com os dois princípios acrescidos ao art. 5º da Lei de Mobilidade. O inciso X refere-se à perspectiva de inter, multi e transdisciplinaridade que deve orientar a concepção da mobilidade urbana, a qual abrange, entre outros aspectos, parcelamento, uso e ocupação do solo, economia e emprego. Outro princípio, previsto no inciso XI, trata da cooperação federativa, para destacar ações da União, dos Estados e do Distrito Federal que repercutem na mobilidade urbana.

Assentimos também com os cinco incisos aditados à lista de diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, constante do art. 6º da Lei em foco. O inciso VIII aborda a prioridade nos deslocamentos não motorizados de pedestres e ciclistas. Com vistas a compatibilizar a Lei de Mobilidade com o Estatuto da Metrópole (Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015), o inciso IX prevê a integração e a gestão compartilhada entre as cidades componentes de regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas. O inciso X traz uma diretriz importante para a redução dos deslocamentos nas cidades, ao propor a aproximação entre os locais de moradia e os de emprego e serviço. Os incisos XI e XII tratam de diretrizes voltadas a aspectos financeiros, que podem constituir receitas para aplicação na mobilidade urbana.

Dispõem, respectivamente, sobre a exigência de contrapartidas por ônus causados à mobilidade urbana e sobre a adoção de mecanismos de compensação pela valorização imobiliária decorrente da implantação da infraestrutura de transportes.

O art. 8º da Lei dispõe sobre as diretrizes da política tarifária do serviço de transporte público coletivo, ao qual o PL agrega o § 4º, cujo teor apregoa o fim do financiamento cruzado de benefício tarifário concedido no transporte público coletivo, ao obrigar a previsão em lei de sua fonte de custeio e ao proibir a atribuição desse custeio aos usuários do respectivo serviço público. Trata-se de medida de justiça social, tendo em vista que muitos desses usuários, apesar de serem tão ou mais carentes que os segmentos contemplados com os benefícios tarifários, dividem os ônus deles resultantes, ao pagarem compulsoriamente os reajustes das tarifas. Esses reajustes, necessários para assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão para a prestação dos serviços públicos, têm suporte no art. 35 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.

Para dar fim ao financiamento cruzado em voga no Brasil e a todas as situações perversas a ele inerentes, propomos o acréscimo do § 5º ao art. 8º da Lei de Mobilidade, com a previsão de revisão, nos termos do *caput*, de todos os benefícios tarifários de caráter permanente vigentes no transporte público coletivo, que tenham sido concedidos por qualquer dos entes da federação. Essa revisão deverá ser realizada em até cinco anos, contados da vigência da lei que se originar do PL nº 5.010, de 2016.

No art. 9º da Lei, que trata da revisão extraordinária das tarifas, o PL acrescenta ao fim do § 12 a exigência de publicidade dessa revisão por meio da Rede Mundial de Computadores, como modo de atualizar a divulgação da medida. Embora concordemos com essa divulgação, propomos incorporá-la ao § 1º do art. 14, que inclui a revisão ordinária, como explicitado adiante. Por coerente, defendemos que a democratização do acesso à informação deve alcançar também os atos de revisão ordinária das tarifas, devido à repercussão no orçamento do usuário, pelo que propomos acrescentar ao § 7º do art. 9º a expressão: 'aos quais será dada publicidade, inclusive por meio da Internet', lembrando que esse termo já está incorporado ao nosso léxico. É preciso ter em conta que a Internet chegou para mudar em definitivo a forma da comunicação no mundo moderno, sendo uma ponte entre o público e o privado.

Ainda com referência ao art. 9º, propomos aditar o § 13, para incentivar a utilização de créditos eletrônicos tarifários nos serviços de transporte público coletivo, benéfica à segurança dos usuários e dos empregados nesses serviços.

Para reforçar o combate ao transporte ilegal de passageiros, ponderamos acrescentar ao *caput* do art. 13 da Lei a expressão: 'inclusive no cumprimento da atribuição expressa no inciso VII do art. 22'.

Embora com pequenas ressalvas de redação, concordamos no mérito com as mudanças propostas pelo PL ao art. 14 da Lei, o qual acrescenta outros cinco direitos dos usuários do Sistema de Mobilidade Urbana, na forma do inciso V apostado ao *caput*, do inciso IV agregado ao § 1º, antigo parágrafo único, e dos §§ 3º e 4º. O inciso V aditado ao *caput* do art. 14 garante informação ao usuário sobre as ações de mobilidade urbana realizadas ou planejadas pelos entes da federação: União, Estados, Distrito Federal e Municípios. Acrescentamos ao § 1º o direito à informação, inclusive pela Internet, para atualizar a lei aos ditames da modernidade. O inciso IV acrescido ao § 1º assegura aos usuários serem informados sobre o cálculo das tarifas cobradas pelos serviços, incluindo a remuneração do operador. Aqui, propomos, por conveniente e justo, que esse cálculo abranja os ajustes e a revisão ordinária e extraordinária das tarifas, considerando que o desconhecimento das razões do aumento no valor cobrado pode ensejar manifestações contrárias de largo alcance social, a exemplo das que foram registradas em junho de 2013, no Brasil. O § 2º aditado ao art. 14 trata do acesso dos usuários a seus extratos de cartão de transporte, por meio de aplicativo específico. Pensamos, mais uma vez, em não limitar a forma de divulgação desses dados, pelo que propomos um ajuste na redação do dispositivo. Por sua vez, o § 3º enfoca o direito de pedestres e ciclistas à infraestrutura adequada para locomoção segura, com vistas à garantia de acessibilidade. O § 4º mostra-se dispensável, se a Internet for citada como alternativa de comunicação no *caput* do § 1º.

Acatamos a alteração prevista pelo PL no inciso I do art.16 da Lei, que estabelece como atribuição da União manter serviço permanente de assistência técnica em mobilidade urbana para Estados, Distrito Federal e Municípios.

Aceitamos também as modificações previstas no art. 17 da Lei, que trata das seguintes atribuições dos Estados: inciso IV – prestar assistência técnica e financeira aos Municípios; e inciso V – executar a inspeção veicular, na forma prevista no art. 104 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, diretamente ou por meio de serviços autorizados, observados os parâmetros da legislação nacional que unificam os controles de segurança e de emissão de poluentes. Vale ressaltar que a inspeção veicular é vista como procedimento eficiente para a redução dos acidentes de trânsito, que constitui um dos impactos sobre a imobilidade urbana apontado no livro ‘Desafio da Mobilidade Urbana’. Ainda sobre inspeção veicular, há no § 3º do art. 17 a previsão de os Municípios poderem implantar programas próprios, para cidades com frota total igual ou superior a três milhões de veículos. Propomos transpor esse dispositivo para o art. 18, que traz as atribuições dos Municípios, na forma do parágrafo único. O § 2º acrescido ao art.17 adequa a Lei de Mobilidade ao Estatuto da Metrópole (Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015), ao tratar da governança interfederativa para os casos em que a mobilidade urbana for considerada função pública de interesse comum nas regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas.

O PL altera o art. 18 da Lei de Mobilidade, que traz as competências dos Municípios. No mérito, a alteração diz respeito tão somente ao inciso I, que foi fracionado em dois dispositivos. No inciso I remanescente, o PL propõe que o planejamento, a execução e a avaliação da política de mobilidade a cargo do Município contemple o transporte de pessoas e de carga, em consonância com o plano diretor municipal referido no § 1º do art. 182 da Constituição Federal e com outros instrumentos da política de desenvolvimento e de expansão urbana. A parte desmembrada do inciso I, que trata da regulamentação dos serviços de transporte urbano, observadas as disposições legais pertinentes, foi numerada pelo PL como inciso II. Entretanto, para manter a numeração dos demais incisos, que é recomendável em termos de técnica legislativa, optamos por identificar esse novo dispositivo como inciso V.

No art. 24, que dispõe sobre aspectos a serem contemplados pelo Plano Nacional de Mobilidade Urbana, o PL altera o inciso VI, ao acrescentar a logística urbana a ser elaborada pelo gestor público em conjunto com os agentes privados, como instrumento para efetivar a operação

e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária. Para evitar questionamento quanto ao papel do poder público em relação ao transporte de carga, mas reconhecendo as diferentes necessidades dos agentes privados que atuam nesse segmento do transporte, propomos mudar a redação de elaboração conjunta da logística urbana pelo poder público e agentes privados, para outra que consagre a responsabilidade do gestor público, ouvidos os agentes privados. Afinal, a entrada e saída de produtos na área urbana deve compatibilizar os interesses dos comércios varejista e atacadista, quanto à diversidade de mercadorias e à magnitude dos negócios, com os deslocamentos cotidianos das pessoas. Acatamos pela pertinência, o acréscimo do inciso XII, que expressa a importância do emprego da tecnologia de informação e comunicação para a melhoria da mobilidade urbana. Também aprovamos parcialmente as mudanças que o PL confere ao § 3º do art. 24, na forma de dois incisos, que expressam a obrigação de compatibilidade entre o Plano de Mobilidade Urbana e o plano diretor municipal existente ou em elaboração (inciso I) e o plano de desenvolvimento urbano integrado existente ou em elaboração, previsto na Lei nº 13.089, de 2015 (inciso II). Nesse dispositivo, discordamos do horizonte, de até 31 de dezembro de 2020, previsto para serem efetivadas as compatibilizações assinaladas. Sem garantia de aprovação do PL em apreço até a data definida, propomos o prazo de até cinco anos, a contar da data de publicação da lei que dele se originar, para a cobrança das exigências descritas. Apoiamos esse mesmo prazo para dilatar o período de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

Assentimos com o art. 3º do PL, que acrescenta o art. 26-A à Lei de Mobilidade Urbana, o qual enquadra em improbidade administrativa, nos termos da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, o governador que não tomar as providências necessárias para implementar a inspeção veicular e também o prefeito, governador ou outro agente público que sejam omissos ao cumprimento dos §§ 3º e 4º do art. 24 da Lei.

Frente ao exposto, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 5.010, de 2016, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2016 .

Deputado JULIO LOPES
Relator

2016-10272

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.010, DE 2016

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, tendo em vista aperfeiçoar as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que entre outras providências, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre os princípios e diretrizes dessa Política, sobre a política tarifária, os direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, as atribuições dos entes federados e o Plano de Mobilidade Urbana.

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

I – altera o art. 3º, mediante nova redação da alínea ‘c’ do inciso I do § 2º e do acréscimo do seguinte inciso VIII ao § 3º:

Art. 3º

§ 2º

I –

.....

c) misto, de carga e passageiros;

.....

§ 3º

.....

VIII – calçadas e passagens de pedestre. (NR)

II – acrescenta os seguintes incisos X e XI ao art. 5º:

Art. 5º

X – concepção de mobilidade urbana sob a perspectiva da inter, multi e transdisciplinaridade;

XI – cooperação interfederativa. (NR)

III – acrescenta os seguintes incisos ao art. 6º:

Art. 6º

VIII – prioridade nos deslocamentos de pedestres e ciclistas;

IX – integração e gestão compartilhadas entre as cidades inclusas em regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas;

X – redução do número de deslocamentos nas cidades, por meio da aproximação entre os locais de moradia e os de emprego e serviços;

XI – exigência de contrapartidas por ônus causados à mobilidade urbana;

XII – adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente da implantação da infraestrutura de transportes. (NR)

IV – acrescenta os seguintes §§ 4º e 5º ao art. 8º:

Art. 8º

§ 4º A concessão de novos benefícios tarifários a um conjunto de usuários nos serviços de transporte público coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.

§ 5º Deverá ser realizada, pelo órgão competente, a revisão dos atuais benefícios tarifários concedidos a conjuntos de usuários nos serviços de transporte público coletivo, com a definição de fonte de custeio na forma de recursos orçamentários, para adequar a obrigação expressa no § 4º deste artigo. (NR)

V – altera o art. 9º, mediante nova redação ao § 7º e o acréscimo do seguinte § 13:

Art. 9º

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa

pública a ser cobrada do usuário, aos quais será dada publicidade, inclusive por meio da Internet.

.....
 § 13 *O poder público incentivará a utilização de créditos tarifários eletrônicos nos serviços de transporte público coletivo, com vistas à modernização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e melhoria das condições de segurança do serviço. (NR)*

VI – o caput do art. 13 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos, inclusive no cumprimento da atribuição expressa no inciso VII do art. 22. (NR)

VII – altera o art. 14, mediante o acréscimo do inciso V ao caput, a renumeração do atual parágrafo único para § 1º, com mudança de sua redação e a adição do inciso IV, e o acréscimo dos §§ 2º e 3º:

Art. 14.

.....
 V – *ser informado sobre as intervenções em mobilidade urbana realizadas ou planejadas pelos diferentes entes da federação.*

§ 1º *Os usuários dos serviços de transporte coletivo terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, inclusive pela Internet, sobre:*

.....
 IV – *o cálculo das tarifas cobradas pelos serviços e respectivos ajustes e revisões, ordinárias ou extraordinárias, incluindo a remuneração do operador.*

§ 2º *Além do previsto no § 1º deste artigo, os usuários deverão ter acesso ao extrato do seu cartão de transporte, inclusive por meio de aplicativo desenvolvido para esse fim.*

§ 3º *Os pedestres e os ciclistas terão direito à infraestrutura adequada para locomoção segura, com vistas à garantia de acessibilidade. (NR)*

VIII – altera o inciso I do art. 16:

Art. 16.

I – *prestar assistência financeira e manter serviço permanente de assistência técnica em mobilidade urbana para Estados, Distrito*

Federal e Municípios;

..... (NR)

IX – altera o art. 17, por meio do acréscimo dos incisos IV e V e do § 2º, com a renumeração do parágrafo único vigente para § 1º:

Art. 17.

.....

IV – prestar assistência técnica e financeira aos Municípios;

V – observados os parâmetros estabelecidos pela legislação nacional, executar, diretamente ou por meio de serviços autorizados, a inspeção veicular, unificando os controles de segurança e de emissão de poluentes.

§ 1º

§ 2º Nas regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas delimitadas nos termos do § 1º do art. 25 da Constituição Federal, em que a mobilidade urbana for expressamente considerada como função pública de interesse comum, serão observadas as disposições sobre governança interfederativa estabelecidas na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. (NR)

X – altera o art. 18, pela mudança de redação do inciso I e pelo acréscimo do inciso V e do parágrafo único:

Art. 18.

I – planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, que deve contemplar o transporte de pessoas e carga, em consonância com o plano diretor municipal referido no § 1º do art. 182 da Constituição federal e com outros instrumentos da política de desenvolvimento e de expansão urbana;

.....

V – disciplinar os serviços de transporte urbano, observadas as disposições desta Lei e demais normas gerais pertinentes.

Parágrafo único – Os Municípios com frota total igual ou superior a três milhões de veículos poderão, a seu critério, implantar programas próprios de inspeção veicular, conforme o inciso V do art. 17 desta Lei. (NR)

XI – altera o art. 24, pela mudança de redação do inciso VI e dos §§ 3º e 4º e pelo acréscimo do seguinte inciso VI:

Art. 24.

VI – a operação e o disciplinamento do transporte de carga na

infraestrutura viária, mediante proposta de logística urbana elaborada pelo gestor público, ouvidos os agentes privados do setor;

.....
XII – o emprego de tecnologia de informação e comunicação para a melhoria da mobilidade urbana.

.....
§ 3º O Plano de Mobilidade urbana deverá ser integrado ao:

I – plano diretor municipal existente ou em elaboração;

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

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana terão o prazo ampliado, para elaborá-lo.

Art. 3º Os preceitos dispostos no § 5º do art. 8º, nos §§ 3º e 4º do art. 24 e nos incisos I e II do art. 26-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, deverão ser aplicados em até cinco anos, contados da data de vigência desta Lei.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado JULIO LOPES
Relator