

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 5.010, DE 2016

(Apensos: PL nº 6.529/2016 e PL nº 6.675/2016)

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

Relator: Deputado JOÃO PAULO PAPA

I – RELATÓRIO

Embasado por estudo do Centro de Estudos e Debates Estratégicos (Cedes) da Câmara dos Deputados, o projeto de lei em análise visa aperfeiçoar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, mediante as seguintes alterações:

- inclusão do serviço de transporte urbano misto – de carga e passageiros –, na classificação dos serviços de transporte urbano quanto ao objeto (Art. 3º, § 2º, inciso I, alínea c);
- inclusão das calçadas e passagens de pedestre no rol de infraestruturas de mobilidade urbana, junto aos estacionamentos (Art. 3º, § 3º, inciso II, alínea c);
- inclusão, nos 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. 5º, incisos X e XI);

- inclusão, nas diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, dos seguintes pontos: priorização nos deslocamentos de pedestres e ciclistas; integração e gestão compartilhada entre as cidades inclusas em aglomerações urbanas; redução do número de deslocamentos; exigência de contrapartidas; e adoção de instrumentos de compensação por valorização imobiliária (Art. 6º, incisos VIII a XII);

- exigência de que a concessão de benefícios tarifários seja custeada com recursos financeiros previstos em lei (Art. 8º, § 4º);

- obrigatoriedade de publicidade aos atos de revisão extraordinária de tarifas na Rede Mundial de Computadores (Art. 9º, § 12);

- inclusão, nos direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, do direito a informações sobre o cálculo tarifário; ao acesso ao extrato do cartão de transporte; e à infraestrutura adequada e segura para pedestres e ciclistas (Art. 14, inciso V e §§ 1º a 4º);

- garantia de serviço permanente de assistência técnica em mobilidade urbana prestado pela União para Estados, Distrito Federal e Municípios (Art. 16, inciso I);

- inclusão, dentre as atribuições dos Estados, da prestação de assistência técnica e financeira aos Municípios e execução da inspeção veicular unificada relativa ao controle de segurança e emissão de poluentes (Art. 17, incisos IV e V);

- observância da governança interfederativa prevista na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (Estatuto da Metrópole) e previsão de implantação de programas de inspeção veicular em Municípios com três milhões de veículos ou mais (Art. 17, §§ 1º a 3);

- inclusão, dentre as atribuições dos Municípios no que corresponde ao planejamento, execução e avaliação da Política de Mobilidade Urbana, o fato de que esta deve contemplar o transporte de pessoas e de cargas e ser integrada aos planos diretores municipais e outros instrumentos de desenvolvimento e expansão urbana (Art. 18, incisos I a IV);

- previsão de que os Planos de Mobilidade Urbano contemplem proposta de logística urbana para subsidiar a operação e o disciplinamento do

transporte de carga; e o emprego de tecnologia de informação e comunicação, (Art. 24, incisos VI e XII);

- 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; e prorrogação do prazo até no máximo 31 de dezembro de 2020 para que os planos de mobilidade urbana sejam elaborados (Art. 24, §§ 3º e 4º);

- 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 (Art. 26-A, incisos I e II).

Nos termos do art. 32, inciso VII, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano manifestar-se sobre o mérito da matéria.

A proposição teve o mérito analisado na Comissão de Viação e Transportes, na qual o parecer do Relator, Deputado Julio Lopes, pela aprovação, com substitutivo, foi aprovado por unanimidade. Após esta Comissão de Desenvolvimento Urbano, será enviada para a análise de mérito e de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Encontram-se apensados o PL nº 6.529/2016 e o PL nº 6.675/2016. O PL nº 6.529/2016, do Deputado Pedro Uczai, altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para conferir aos Municípios a atribuição de garantir a iluminação adequada nos pontos de embarque e desembarque do transporte público. O PL nº 6.675/2016, do Deputado Ronaldo Carletto, também altera a Lei nº 12.587, de de 2012, para exigir a elaboração de plano nacional de mobilidade urbana e dá outras providências.

As proposições em exame estão sujeitas à apreciação do Plenário e tramitam em rito ordinário.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

As contribuições do PL nº. 5.010/2016 ao marco legal da Mobilidade Urbana miram importantes aspectos da realidade brasileira quanto ao direito de ir e vir nas cidades. A proposição alcança a urgência do fortalecimento da perspectiva metropolitana e do planejamento integrado; o incentivo ao transporte não motorizado e à adoção de novas tecnologias; e a ampliação dos direitos dos usuários, especialmente em relação ao acesso à informação, condição primordial para o exercício da cidadania.

Não poderia ser de menor abrangência o projeto em análise, posto que é derivado do estudo “O Desafio da Mobilidade Urbana” (Cedes, 2015), do Centro de Estudos e Debates Estratégicos (Cedes) da Câmara dos Deputados. O estudo é a própria justificativa da proposição.

Após traçar todo o percurso da evolução histórica da relação entre cidades e transportes e analisar o cenário da mobilidade sob diversos aspectos – tipologia; legislação; impactos na vida urbana; financiamento; federalismo –, o estudo oferece para análise do Parlamento um projeto de lei minucioso, que tanto preserva o marco legal da mobilidade urbana quanto o atualiza.

Antes de chegar a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), a proposta recebeu o olhar da Comissão de Viação e Transportes (CVT) e foi aprimorada pelo substitutivo apresentado pelo deputado Julio Lopes. O parlamentar é ex-secretário de Transportes do Estado do Rio de Janeiro e um dos autores do livro “Bicicleta: a cara do Rio” (Réptil Editora, 2010). Dentre suas contribuições ao texto original, está o importante incentivo à adoção do crédito tarifário eletrônico.

Cabe agora à Comissão de Desenvolvimento Urbano oferecer a sua colaboração a este trabalho coletivo de avanço no marco legal da mobilidade urbana no Brasil. Iniciaremos a análise pelos pontos nos quais há concordância tanto em relação ao texto original quanto ao substitutivo da CVT.

Tipificação do transporte misto, de carga e passageiros – Aceitamos o conceito de transporte misto – de carga e de passageiros – acrescentado à Lei no ponto em que esta classifica o transporte urbano quanto ao seu objeto. A norma deve observar a realidade, que nos mostra a existência do deslocamento conjunto de pessoas e bens no mesmo veículo.

Calçadas e passagens de pedestres como infraestruturas de mobilidade urbana – Também concordamos com a inclusão das calçadas e das passagens de pedestres no rol das infraestruturas de mobilidade urbana, o que consideramos um incentivo ao transporte não motorizado.

Mobilidade urbana sob a perspectiva da inter, multi e transdisciplinaridade – A inclusão desta perspectiva nos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana eleva e qualifica a questão da mobilidade no âmbito das discussões sobre o desenvolvimento das cidades. Como foi citado no estudo do Cedes, “reconhece-se que a mobilidade urbana não terá solução a menos que seja abordada como parte da própria política de desenvolvimento urbano, aí incluídos os processos de uso, parcelamento e ocupação do solo, as políticas habitacionais e o planejamento e a localização dos diversos equipamentos urbanos”.

Cooperação interfederativa – A proposta de inclusão da cooperação federativa ou interfederativa como princípio da Política Nacional de Mobilidade Urbana realça, na Lei, o conceito do federalismo cooperativo. No estudo do Cedes que embasou o projeto, foi destacada a ideia de Ana Maria Brasileiro, em artigo publicado na Revista Brasileira de Estudos Políticos (1974), de que “o processo governamental não pode mais ser visualizado como produto da atuação isolada de três distintos níveis de governo”. Segundo a autora, no modelo do federalismo cooperativo a competição intergovernamental cede espaço à cooperação.

Prioridade nos deslocamentos de pedestres e ciclistas – A proposta de incluir tal prioridade no rol das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana está em harmonia com o cotidiano das cidades. Uma pesquisa realizada em 2012 pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) nas 438 maiores cidades do País indicou que, dos 62,7 bilhões de deslocamentos realizados, a maior parte foi feita a pé (22,9 bilhões de viagens), em sequência vieram os deslocamentos com automóveis (17,1 bi); ônibus municipal (12,7 bi); ônibus metropolitanos (3,1 bi); trilhos (2,4 bi); motocicletas (2,3 bi); e bicicletas (2,2 bi).

Integração e gestão compartilhadas entre as cidades incluídas em regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas; e observação das disposições sobre governança interfederativa – A inclusão destas duas determinações colocam a Lei de Mobilidade em sintonia com o Estatuto da Metrópole (Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015). A mobilidade deve ser tratada como função pública de interesse comum – “política pública ou ação nela inserida cuja realização

por parte de um município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em municípios limítrofes, conforme definição do Estatuto da Metrôpole.

Redução do número de deslocamentos nas cidades, por meio da aproximação entre os locais de moradia e os de emprego e serviços – A inclusão desta diretriz na Lei de Mobilidade enfatiza a relação da mobilidade com o próprio desenvolvimento urbano, oferecendo concretude àquela que foi considerada uma das inovações apresentadas pelo marco legal de 2012 – “o conceito de mobilidade urbana, que contempla a integração entre o transporte e o espaço urbano onde os deslocamentos de pessoas e cargas se realizam”, conforme estudo do Cedes.

Exigência de contrapartidas pelo ônus causado à mobilidade urbana; e adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente da implantação de infraestrutura de transporte – Segundo o estudo do Cedes, os preços pagos pelo uso dos transportes públicos são inferiores aos seus custos totais diretos e indiretos. “O financiamento por meio de tarifas tem-se mostrado insuficiente”, é a análise. As duas diretrizes propostas têm por objetivo ampliar as possibilidades de financiamento do transporte urbano no Brasil, a exemplo do que outras localidades vêm fazendo, como foi apresentado pelo estudo que ampara o projeto de lei em análise:

Adicionalmente à utilização de recursos orçamentários, diversos países têm encontrado outras soluções para o financiamento do transporte público. Londres, Estocolmo e Singapura utilizam taxas pelo uso de vias congestionadas, o chamado pedágio urbano; Bogotá implementou um imposto sobre a gasolina; Hong Kong apostou em projetos de renovação urbana configurados na forma do Transport Oriented Development (TOD), em que a valorização imobiliária é, em parte, apropriada por meio de taxas; e várias cidades europeias implementaram a cobrança de estacionamentos em vias públicas e de uso privado.

Fim do financiamento cruzado – A proposta de inserir como diretriz da política tarifária o fim do benefício cruzado é medida que assegura justiça social e equilíbrio econômico-financeiro ao sistema. O mecanismo previsto é fazer com que os benefícios sejam custeados com recursos previstos em lei. Atualmente, segundo a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), as gratuidades

impactam em 20% o valor das tarifas, em sua maior parte pagas por pessoas de renda mais baixa.

Divulgação de informações pela internet – O projeto de lei e o substitutivo da CVT propõe, acertadamente, a obrigatoriedade do uso da internet como meio adicional para a divulgação de informações sobre a tarifa – fixação, reajuste, revisão, valor cobrado do usuário. Propõem também acrescentar o uso da internet para aprimorar e ampliar o direito do usuário dos serviços de transporte público à informação, acrescentando o direito à informação sobre o cálculo das tarifas. Trata-se de atualizar a Lei à dinâmica da sociedade em rede e conectada e conferir mais um instrumento para a transparência no campo da mobilidade urbana.

Combate ao transporte ilegal de passageiros – Uma contribuição importante do relatório aprovado pela CVT é o reforço, na Lei de Mobilidade, da atribuição do poder público de fiscalizar e controlar os serviços delegados de transporte com foco no enfrentamento do transporte ilegal de passageiros. A prática atinge os usuários individualmente e o sistema coletivamente, gerando insegurança viária, prejuízos financeiros para o poder público e os operadores do sistema e a desconstrução do esforço de planejamento da mobilidade urbana.

Adoção de novas tecnologias: aplicativos; bilhetagem eletrônica; tecnologia de informação e comunicação – Com o intuito de atualizar a legislação; facilitar o cotidiano dos usuários do transporte público; estimular os avanços tecnológicos, a eficiência e a transparência nas políticas de mobilidade; assentimos com as propostas de impulsionar o pagamento de tarifas por meio eletrônico; de propiciar aos usuários o acesso ao extrato do cartão de transporte por meio de aplicativo; e de direcionar o Plano de Mobilidade para o emprego de tecnologia de informação e comunicação para a melhoria da mobilidade urbana. Sobre o incentivo ao pagamento das tarifas por meio eletrônico, é importante registrar que em audiência pública realizada na Câmara dos Deputados em 30 de maio de 2017, a pedido deste relator, manifestaram-se favoravelmente a esta medida a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) e Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU).

Direito à infraestrutura adequada para locomoção segura para pedestres e ciclistas – Concordamos com a inclusão deste direito dentre os já

previstos na Lei de Mobilidade, porque reforça a diretriz de prioridade para os deslocamentos de pedestres e ciclistas e força o planejamento urbano a criar espaços adequados para as viagens a pé e de bicicleta. De acordo com o Ministério das Cidades, a promoção do transporte não motorizado é um dos pilares da mobilidade urbana sustentável, ao lado do planejamento integrado do transporte e uso do solo; do uso racional do automóvel e da melhoria do transporte público de passageiros.

Serviço permanente de assistência técnica prestado pela União aos Estados, Distrito Federal e Municípios; e atribuir aos Estados a tarefa de prestar assistência técnica e financeira aos Municípios – Ambas as propostas reforçam o princípio da cooperação federativa.

Novas atribuições aos Municípios – O projeto propõe três novas atribuições aos Municípios: contemplar o transporte de pessoas e cargas na Política de Mobilidade Urbana municipal; harmonizar a Política de Mobilidade com o Plano Diretor e outros instrumentos de planejamento; e disciplinar os serviços de transporte urbano. Acreditamos que as propostas fortalecem o Município na condução do planejamento de seu território e de seu desenvolvimento.

Inclusão da questão logística, ouvidos os agentes privados do setor – A proposta é fazer com que o Plano de Mobilidade Urbana, quando tratar da operação e do disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, execute essas tarefas mediante uma proposta de logística urbana, elaborada pelo poder público e sendo ouvidos os agentes privados do setor. Concordamos com a inclusão e registramos que os avanços no campo da logística podem aprimorar a questão da mobilidade urbana em seu planejamento, além de dinamizar os setores do comércio varejista e atacadista, que dependem de operações logísticas.

Compatibilidade entre Plano de Mobilidade Urbana e Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) existente ou em elaboração – Concordamos com a proposta. A lei já determina a compatibilização com o Plano Diretor Municipal; com esta atualização, a questão da mobilidade se harmoniza com os marcos do Estatuto da Metrópole, especificamente no que diz respeito ao PDUI, instrumento que estabelece, com base em processo permanente de planejamento, as diretrizes para o desenvolvimento urbano da região metropolitana ou da aglomeração urbana.

Apresentados os pontos nos quais há plena concordância com as propostas tanto do projeto de lei quanto do substitutivo da CVT, apresentaremos na sequência os pontos de discordância.

Inspeção veicular – As propostas em análise acrescem, às obrigações do Estado, a execução da inspeção veicular. Também permite aos Municípios com frota igual ou superior a três milhões de veículos a implantação de programa próprio de inspeção. Acreditamos ser desnecessário incluir tal incumbência na Lei de Mobilidade, visto que o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº. 9.503, de 1997, determina em seu artigo 104 que “os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruído avaliadas mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo Contran para os itens de segurança e pelo Conama para emissão de gases poluentes e ruído”.

Revisão de benefícios tarifários já concedidos – O substitutivo da CVT inclui, nas diretrizes na política tarifária, a obrigatoriedade de revisão dos atuais benefícios tarifários concedidos. Discordamos desta diretriz porque a proposta para o marco legal da mobilidade, no que concerne às gratuidades, é o seu custeio com recursos previstos em lei, e não mais a partir dos subsídios cruzados. Acreditamos que a revisão proposta ensejará disputas judiciais que não contribuirão para o avanço da política de mobilidade urbana.

Improbidade administrativa – O projeto de lei apresenta a proposta de enquadrar 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 em relação à elaboração do Plano de Mobilidade. O motivo de não concordarmos se deve ao fato de já existir punição suficiente na Lei, que estabelece que os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana no prazo previsto ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, até que atendam à exigência da norma.

Os prazos para a elaboração do Plano – Não concordamos com o horizonte de até 31 de dezembro de 2020 para a elaboração dos Planos de Mobilidade. Sem garantia de aprovação do projeto em tela 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 elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

Encontram-se apensados o PL nº 6.529/2016 e o PL nº 6.675/2016. O PL nº 6.529/2016, do Deputado Pedro Uczai, altera a Lei nº 12.587, de 2012, para conferir aos Municípios a atribuição de garantir a iluminação adequada nos pontos de embarque e desembarque do transporte público. O PL nº 6.675/2016, do Deputado Ronaldo Carletto, altera a Lei nº 12.587, de 2012, para exigir a elaboração de plano nacional de mobilidade urbana e dá outras providências.

Quanto ao PL nº 6.529/2016, entendemos que já cabe aos Municípios tal atribuição, de acordo com as competências de cada ente federado, já dispostas na Constituição Federal brasileira. Portanto, não há necessidade de se fazer uma lei federal para estabelecer tal atribuição.

Por fim, no que tange ao PL nº 6.675/2016, informamos que a correta e constitucional determinação de elaboração de planos de mobilidade já se encontra inserida nas Leis nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.

De acordo com o exposto, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 5.010, de 2016, na forma do Substitutivo anexo, e pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 6.529, de 2016, e do Projeto de Lei nº 6.675, de 2016.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado JOÃO PAULO PAPA
Relator

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

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 o inciso X e o § 4º ao art. 8º:

Art. 8º

X – incentivo ao pagamento de tarifas por meio eletrônico.

§ 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. (NR)

V – altera o art. 9º, mediante nova redação ao § 7º:

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.

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 do inciso IV e do § 2º, com a renumeração do parágrafo único vigente para § 1º:

Art. 17.

.....
 IV – prestar assistência técnica e financeira aos Municípios.

§ 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:

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. (NR)

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

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 até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de cinco anos, contados da data de vigência desta Lei, para elaborá-lo, findo o qual ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, até que atendam à exigência desta Lei.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado JOÃO PAULO PAPA

Relator