



PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2016

(Do Sr. LÚCIO VALE e demais membros do Centro de Estudos e Debates Estratégicos)

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 “institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana”, dispondo, entre outros pontos, sobre os princípios e diretrizes da política, 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:

“Art. 3º

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I – quanto ao objeto:

.....

c) misto, de carga e passageiros;



§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

.....
II – calçadas, passagens de pedestre e estacionamentos;

..... (NR)”

“Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

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

XI – cooperação federativa. (NR)”

“Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

.....
VIII – prioridade nos deslocamentos de pedestres e ciclistas;

IX – integração e gestão compartilhada 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 serviço;

XI – exigência de contrapartidas pelo ônus causado à mobilidade urbana;

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

“Art. 8º



§ 4º A concessão de 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 respectivo serviço público. (NR)”

“Art. 9º

§ 12. 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 por meio da Rede Mundial de Computadores. (NR)”

“Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

.....
V – ser informado sobre as ações de mobilidade urbana realizadas ou planejadas por União, Estados, Distrito Federal e Municípios. (NR)

§ 1º Os usuários dos serviços de transporte coletivo terão o 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;

III – os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os



meios para reclamações e respectivos prazos de resposta;

IV – o cálculo das tarifas cobradas pelos serviços, incluindo a remuneração do operador.

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

§ 3º Os pedestres e ciclistas terão direito à infraestrutura adequada para a locomoção segura, com vistas à garantia de acessibilidade.

§ 4º Todas as informações previstas neste artigo serão fornecidas pelo Poder Público responsável por meio da Rede Mundial de Computadores. (NR)”

“Art. 16. São atribuições da União:

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

..... (NR)”

“Art. 17. São atribuições dos Estados:

.....
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 Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano,



desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

§ 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.

§ 3º Os Municípios com frota total igual ou superior a três milhões de veículos, a seu critério, poderão implantar programas próprios de inspeção veicular. (NR)”

“Art. 18. São atribuições dos Municípios:

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;

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

III – prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

IV – capacitar pessoas e desenvolver as instituições e organizações vinculadas à política de mobilidade urbana do Município. (NR)”

“Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de



Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

.....
VI – a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, mediante proposta de logística urbana, elaborada pelo gestor público em conjunto com os agentes privados;

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

.....
§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado, até no máximo 31 de dezembro de 2020:

I – ao plano diretor municipal existente ou em elaboração;

II – ao 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 na data de promulgação desta Lei terão até no máximo 31 de dezembro de 2020 para elaborá-lo. (NR)”

Art. 3º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 26-A:

“Art. 26-A Incorre em improbidade administrativa, nos termos da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992:

I – o governador que deixar de tomar as providências necessárias para garantir o cumprimento do disposto no inciso V do “caput” do art. 17 desta Lei, até no máximo 31 de dezembro de 2020;



II – o prefeito, o governador ou agente público que atue na estrutura de governança interfederativa que deixar de tomar as providências necessárias para garantir o cumprimento do disposto nos §§ 3º e 4º do art. 24 desta Lei.”

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

JUSTIFICAÇÃO

Os estudos e debates realizados pelo Centro de Estudos e Debates Estratégico da Câmara dos Deputados (Cedes) sobre o tema “Mobilidade Urbana” nos anos de 2014 e 2015 evidenciaram que são necessários ajustes e complementações relevantes na Lei nº 12.587/2012 (Lei de Mobilidade Urbana).

Entre esses aperfeiçoamentos na Lei, colocam-se:

- inserir a referência expressa a calçadas e passagens de pedestres, elementos importantes da infraestrutura urbana, que sempre tendem a ser negligenciados nas ações governamentais;
- incluir nos princípios da Política de Mobilidade a concepção da



mobilidade urbana sob a perspectiva da inter, multi e transdisciplinaridade, afastando o enfoque setorializado, que dificulta o avanço real da perspectiva do transporte urbano para o novo paradigma da mobilidade urbana;

- incluir nos princípios da Política de Mobilidade a cooperação federativa, uma vez que as dificuldades e lacunas na mobilidade urbana apenas serão solucionadas com a participação coordenada de União, Estados, Distrito Federal e Municípios;
- acrescentar nas diretrizes da Política de Mobilidade a integração e gestão compartilhada entre as cidades inclusas em regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas, de forma coerente com a realidade brasileira de mais da metade da população morando em metrópoles;
- acrescentar nas diretrizes da Política de Mobilidade a redução do número de deslocamentos nas cidades, por meio da aproximação entre os locais de moradia e os de emprego e serviço, reforçando a inter-relação da mobilidade com o planejamento do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;
- na mesma perspectiva de integração com a política urbana, acrescentar nas diretrizes da Política de Mobilidade a exigência de contrapartidas pelo ônus causado à mobilidade urbana, assim como a adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente da implantação da infraestrutura de transportes (value capture mechanisms);
- prever que a concessão de 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 respectivo serviço público, retomando assim conteúdo que foi vetado na versão da Lei encaminhada à sanção presidencial;
- incluir na Lei o direito de os usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana serem informados sobre as ações de mobilidade urbana realizadas ou planejadas por União, Estados, Distrito Federal e Municípios, reforçando-se o controle social;
- exigir a disponibilização na internet de informações sobre cálculo das tarifas cobradas pelos serviços de transporte urbano;
- prever que os usuários terão acesso ao extrato de seu cartão de transporte, por aplicativo desenvolvido para esse fim;



- prever que os pedestres e ciclistas terão direito à infraestrutura adequada para a locomoção segura;
- incluir entre as obrigações do governo federal a manutenção de serviço permanente de assistência técnica em mobilidade urbana para Estados, Distrito Federal e Municípios, reforçando o princípio da cooperação federativa;
- na mesma linha, acrescentar nas atribuições dos governos estaduais a prestação de assistência técnica e financeira aos Municípios;
- acrescentar, entre as atribuições dos governos estaduais, a execução, direta ou por meio de serviços autorizados, da inspeção veicular, unificando os controles de segurança e de emissão de poluentes e reforçando previsão constante na legislação nacional sobre trânsito e sobre controle da poluição por veículos automotores;
- de forma a assegurar a realização da inspeção veicular, incluir previsão de prazo até no máximo 31 de dezembro de 2020, apenando o governador que deixar de tomar as providências necessárias para tanto na forma da Lei nº 8.429/1992 (Lei de Improbidade Administrativa);
- explicitar que, nas regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas 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 13.089/2015, inter-relacionando expressamente a Lei de Mobilidade Urbana e o recente Estatuto da MetrÓpole;
- explicitar que a política municipal de mobilidade urbana 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;
- prever que o plano de mobilidade urbana necessariamente considerará o emprego de tecnologia de informação e comunicação;
- dilatar o prazo de elaboração do plano de mobilidade urbana para até no máximo 31 de dezembro de 2020, mas, ao mesmo tempo, apenar com maior rigor, na forma da Lei de Improbidade Administrativa, a inação governamental referente ao cumprimento desse prazo;
- sobre o mesmo assunto, excluir da Lei a sanção de proibição de repasse de recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana em razão da não elaboração do plano de mobilidade, uma vez que se trata na prática de punição espúria, que prejudica o próprio cidadão.



Dessa forma, apresentamos o presente projeto de lei para aperfeiçoar a Lei da Mobilidade Urbana em todos os aspectos considerados necessários a partir das conclusões do estudo desenvolvido pelo Cedes.

Trata-se de contribuição importante da Câmara dos Deputados para aprimorar a base institucional dessa complexa área de políticas públicas, motivo pelo qual contamos com o pleno apoio dos Senhores Parlamentares para sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, em de de 2016.

Deputado **Lúcio Vale**
(Presidente do Cedes)

Deputado **Ronaldo Benedet**
(Relator)

Deputado **Ariosto Holanda**

Deputado **Beto Rosado**

Deputado **Capitão Augusto**

Deputado **Cabo Sabino**

Deputado **Carlos Melles**

Deputada **Cristiane Brasil**

Deputado **Evair de Melo**

Deputado **Félix Mendonça Júnior**

Deputado **Jaime Martins**

Deputado **JHC**

Deputado **Luiz Lauro Filho**

Deputado **Osmar Terra**

Deputado **Paulo Teixeira**

Deputado **Pedro Uczai**

Deputado **Remídio Monai**

Deputado **Rômulo Gouveia**

Deputado **Ronaldo Nogueira**

Deputado **Rubens Otoni**



Deputado **Valmir Prascidelli**

Deputado **Vitor Lippi**