



**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho**

**PARECER Nº , DE 2016**

Da COMISSAO MISTA DA MEDIDA PROVISORIA Nº 748, DE 2016, sobre a Medida Provisória nº 748, de 2016, que *altera a Lei nº 12.587, de 3 janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.*



SF/16899.49680-16

Relator: Senador **FERNANDO BEZERRA COELHO**

**I – RELATÓRIO**

Vem ao exame desta Comissão Mista, para emissão de parecer prévio à apreciação plenária pelas Casas do Congresso Nacional, em obediência ao disposto no art. 62, § 9º, da Constituição Federal (CF), a Medida Provisória (MPV) nº 748, de 11 de outubro de 2016.

A MPV sob exame altera a Lei nº 12.587, de 3 janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para prorrogar o prazo de que dispõem os Municípios para elaboração dos seus respectivos Planos de Mobilidade Urbana, previsto nos parágrafos 3º e 4º do art. 24 da referida Lei.

Para tanto, por meio de seu art. 1º, a MPV altera os dispositivos citados e ainda acrescenta um § 5º ao *caput* do artigo.

A modificação dada ao § 3º consiste em alterar o prazo de três para sete anos, contados a partir da vigência da Lei nº 12.587, de 2012, para a integração do Plano de Mobilidade Urbana ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração.

Página: 1/14 06/12/2016 15:04:16

e07835b17c34407d4d17fe42ddcda85898349c3d





**SENADO FEDERAL**

**Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho**

Já a alteração ao § 4º estende o prazo de três para sete anos, contados a partir da vigência da Lei nº 12.587, de 2012, para que os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana o façam.

O proposto § 5º determina que, encerrado o prazo a que se refere o § 4º, os Municípios ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência estabelecida na referida Lei – comando esse semelhante ao inicialmente contido na redação original do § 4º.

O art. 2º da norma enuncia sua vigência, determinando-a para a data de publicação da MPV.

De acordo com exposição de motivos, passados mais de três anos da vigência da Lei nº 12.587, de 2012, parcela expressiva dos Municípios brasileiros não logrou aprovar, por via legislativa, seus Planos de Mobilidade Urbana. Este fato acarreta a vedação da transferência de recursos da União destinados a empreendimentos de mobilidade urbana.

Dessa forma, o objetivo da MPV é evitar a paralisação da liberação de recursos da União para empreendimentos em infraestrutura de mobilidade urbana no País.

Findo o prazo regimental, foram apresentadas 37 emendas à MPV, de autoria dos seguintes Parlamentares:

Deputado Tenente Lúcio (Emenda 1); Deputado Pauderney Avelino (Emenda 2); Deputado Felipe Bornier (Emendas 3, 4 e 5); Deputado Mário Heringer (Emendas 6, 7 e 8); Deputado Giuseppe Vecchi (Emenda 9); Senador Pastor Valadares (Emendas 10, 11, 12 e 13); Deputada Jô Moraes (Emenda 14); Deputado José Carlos Aleluia (Emenda 15); Deputado Mauro Lopes (Emendas 16, 17, 18 e 19); Deputado João Paulo Papa (Emendas 20, 21 e 22); Deputado Hugo Leal (Emenda 23); Deputada Professora Dorinha Seabra Resende (Emendas 24 e 25); Deputado Aureo (Emenda 26); Senador Wilder Moraes (Emendas 27, 28 e 36); Deputado Chico Lopes (Emenda 29); Deputado Weverton Rocha (Emenda 30); Deputado Osmar Serraglio (Emenda 31); Deputado Julio Lopes (Emenda 32); Senador Cidinho Santos (Emenda 33); Senador Cristovam Buarque (Emenda 34); Deputado Pedro Uczai (Emenda 35); Deputado Orlando Silva (Emenda 37).





## SENADO FEDERAL

### Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho

Não há registro de emenda preliminarmente indeferida pela Presidência da Comissão, nos termos do art. 4º, § 4º, da Resolução nº 1, de 9 de maio de 2002, do Congresso Nacional (CN).

## II – ANÁLISE

Quanto à constitucionalidade da MPV nº 748, de 2016, a União é competente para legislar sobre trânsito e transporte, nos termos do art. 22, XI da Constituição Federal (CF). A matéria não consta do rol de vedações à edição de medida provisória prevista no § 1º do art. 62 da CF nem da lista de competências exclusivas do Congresso Nacional ou de qualquer de suas Casas expressa nos arts. 49, 51 e 52 da CF. Ademais, a MPV foi editada pelo Presidente da República com observância dos requisitos formais e materiais constantes do art. 62 da mesma Carta.

O exame de juridicidade evidencia o atendimento dos requisitos atinentes: à adequação do meio eleito para o alcance dos objetivos pretendidos, dado que a lei ordinária pode ser modificada pela normatização veiculada em MPV, com força de lei; à presunção de inovação do ordenamento jurídico vigente; à caracterização do atributo de generalidade na medida adotada; e, por fim, à compatibilização e harmonização da norma com o ordenamento legal vigente e com os princípios gerais do Direito.

Ademais, restam respeitados os comandos da Resolução nº 1, de 2002, do CN, mormente no que se refere ao § 1º do art. 2º. Observa-se que a norma foi encaminhada ao Congresso Nacional no dia de sua publicação, acompanhada da Mensagem Presidencial e da Exposição de Motivos, com informações para a formação de juízo quanto às razões, relevância, urgência e mérito da matéria.

No que tange à análise da adequação orçamentária e financeira da medida, a Consultoria de Orçamentos, Fiscalização e Controle do Senado Federal, em atendimento ao disposto no art. 19 da Resolução nº 1/2002-CN, informa por meio da Nota Técnica nº 45, de 2016, que “a medida provisória sob análise não comporta impactos orçamentários e financeiros diretos, vez que tão somente disciplina requisito a ser atendido pelos governos subnacionais como condição para o recebimento de transferências do governo federal”.



SF/16899.49680-16

Página: 3/14 06/12/2016 15:04:16

e07835b17c34407d4d17fe42ddcda85898349c3d





## SENADO FEDERAL

### Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho

Quanto ao mérito, consideramos que a medida é pertinente, pois a paralisação da transferência de recursos da União para obras de mobilidade urbana, especialmente as já iniciadas, trará sérios prejuízos ao erário. Potencialmente, recursos públicos seriam desperdiçados, já que os Municípios dificilmente poderão concluir as obras sem os recursos federais.

Passando à análise das emendas, embora não exclusivamente, a maior parte delas introduz modificações na Lei nº 12.587, de 2012, com exceção das emendas nºs 27 e 36, que alteram apenas, respectivamente, o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, e a Lei nº 10.257, de 10 de julho 2001.

Essa duas emendas, a primeira por introduzir mecanismos de desapropriação para fins de se facilitar a gestão e implementação de políticas de transportes e mobilidade urbana, e a segunda, por tratar da delimitação de áreas verdes urbanas, devem ser rejeitadas por versarem sobre matéria estranha à MPV nº 748, de 2016.

As demais emendas oferecidas à MPV propõem modificações na Lei nº 12.587, de 2012. Entretanto contemplam propósitos os mais variados e a maior parte delas se afastam da temática trazida pela MPV.

A Emenda nº 1, do Deputado Tenente Lúcio, apresenta problema quanto ao mérito, pois ao dar maior prazo para municípios com maior população desconsidera que são exatamente os maiores municípios que, potencialmente, apresentam maiores problemas de mobilidade urbana e precisam de soluções em menor prazo.

A Emenda nº 2, do Deputado Pauderney Avelino, trata da regulamentação dos serviços de transporte individual complementares aos serviços de táxi. Na mesma linha, a Emenda nº 31, do Deputado Osmar Serraglio, define que a exploração do transporte remunerado individual de passageiros aberto ao público é atividade privativa do Profissional Taxista.

Por meio da Emenda nº 3, o Deputado Felipe Bornier propõe a obrigatoriedade de que os órgãos gestores do sistema de mobilidade urbana, em cada município ou região metropolitana, elaborem plano de contingência capaz de responder aos impactos negativos decorrentes de eventos súbitos e desastrosos, sejam eles provocados pela natureza ou por pessoas. De autoria do mesmo



SF/16899.49680-16

Página: 4/14 06/12/2016 15:04:16

e07835b17c34407d4d17fe42ddcda85898349c3d





## SENADO FEDERAL

### Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho

Deputado, as Emendas nºs 4 e 5 tratam, respectivamente, da disponibilização de informações aos usuários dos sistemas de transportes público e da inclusão de cobertura nas paradas de ônibus.

Por seu turno, a Emenda nº 6, do Deputado Mário Heringer, estabelece que compete aos Municípios zelar pelo cumprimento dos direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, de que trata o art. 14 da Lei e assegurar oferta de veículos adaptados ao transporte de cadeirantes e outros usuários com necessidades especiais e mobilidade reduzida, cujo itinerário contemple hospitais, unidades de pronto atendimento e centros de tratamento e reabilitação de pessoas com deficiência, quando houver.

Dentro do mesmo espírito, o Deputado Mário Heringer apresentou as Emendas nºs 7 e 8. A primeira inclui nas atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federados incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana dispor sobre acessibilidade dos serviços. A segunda insere nas diretrizes para contratação dos serviços de transporte público coletivo a fixação de metas de segurança, conforto, acessibilidade e higiene.

Também a respeito das atribuições dos órgãos gestores, o Deputado Giuseppe Vecchi, com a Emenda nº 9, estipula que a implantação da política tarifária deve visar à integração dos modos de transporte público. Acresce ainda que a integração dos modos de transporte público deve contemplar a integração física, tarifária e operacional.

As Emendas nºs 10 e 11, do Senador Pastor Valadares, tratam do combate ao transporte ilegal de passageiros. A primeira confere ao poder público a faculdade de estabelecer sanções administrativas de retenção, apreensão, recolhimento e multas para esse fim. A segunda explicita que as atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados deverão ser realizadas inclusive para combate ao transporte ilegal de passageiros.

Ainda de autoria do Senador Pastor Valadares, a Emenda nº 12 revisa a definição de três conceitos estabelecidos na Lei. De acordo com sua justificação, a primeira alteração visa a inclusão da palavra “urbano” na conceituação expressa no inciso VI do artigo 4º, cujo objetivo é adequá-lo à definição desse tipo de transporte público coletivo, bem como explicar que esse transporte é ofertado dentro dos limites geográficos do município. A segunda proposta visa incluir a



SF/16899.49680-16

Página: 5/14 06/12/2016 15:04:16

e07835b17c34407d4d17fe42ddcda85898349c3d





## SENADO FEDERAL

### Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho

conceituação “demanda previamente identificada para fins de controle e fiscalização”, cujo objetivo é exigir que o serviço de transporte privado coletivo, mais conhecido como “fretamento” disponha da lista de passageiros transportados, visando um controle mais apurado por parte das autoridades públicas, como isso dar maior segurança as pessoas que utilizam este meio de transporte. A última proposta objetiva adequar o conceito do inciso VIII do artigo 4º a alteração introduzida nos artigos 12 e 12-A, promovidas pela Lei 12.865, de 2013, que classificou os táxis, como serviço de utilidade pública.

Por último, o Senador apresentou a Emenda nº 13, que acresce aos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana proporcionar o serviço de transporte público coletivo adequado aos usuários, mediante condições de universalidade, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia e modicidade das tarifas.

Da Deputada Jô Moraes, a Emenda nº 14 assegura a reserva de espaços exclusivos para mulheres no transporte público coletivo urbano ou de caráter urbano sobre trilhos, de acordo com regulamentação do poder competente.

A Emenda nº 15, do Deputado José Carlos Aleluia, faculta, para os casos em que houver pagamento de subsídios tarifários, a utilização dos mecanismos de garantia de adimplemento previstos no art. 8º da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004.

As Emendas nºs 16, 17, 18 e 19 são de autoria do Deputado Mauro Lopes. A primeira, além de trazer a alteração proposta pela Emenda nº 15, insere o instrumento contratual da “concessão patrocinada” no escopo do art. 9º. Altera ainda as diretrizes para contratação dos serviços de transporte público coletivo no que concerne à alocação de riscos e acionamento de garantias para o caso de inadimplência do poder público.

A Emenda nº 17 define que os Municípios devem melhorar o atendimento dos usuários idosos para o acesso ao benefício da gratuidade, na habilitação e identificação.

A Emenda nº 18, no intuito de modernizar o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e melhorar as condições de segurança dos usuários e dos



SF/16899.49680-16

Página: 6/14 06/12/2016 15:04:16

e07835b17c34407d4d17fe42ddcda85898349c3d





**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho**

empregados define que o poder público incentivará o usuário na utilização de créditos eletrônicos tarifários.

A emenda nº 19 trata do financiamento de benefícios tarifários de maneira a estabelecer que a concessão de novos benefícios para determinadas classes de usuários sejam custeados com recursos financeiros previsto em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do transporte público coletivo urbano.

A Emenda nº 21, de autoria do Deputado João Paulo Papa, versam sobre o transporte cicloviário, incluindo a definição de transporte público individual o realizado por bicicletas públicas de uso compartilhado.

A Emenda nº 23, do Deputado Hugo Leal, traz alterações nas definições do art. 4º da lei de mobilidade urbana. Inicialmente, substitui a definição de transporte público coletivo pela de transporte público coletivo urbano cuja descrição acresce a informação de que é prestado nos limites geográficos do Município.

À definição de transporte privado coletivo é acrescido que este deve ter demanda previamente identificada para fins de controle e fiscalização pelo poder público.

A definição de transporte público individual é alterada para transporte individual de utilidade pública. A nova descrição se alinha com a definição trazida pela Lei nº 12.865, de 2013, que mudou a classificação dos táxis, que deixaram de ter o atributo de serviço público e passaram para serviço de utilidade pública.

As Emendas nºs 24 e 25, da Deputada Professora Dorinha Seabra Resende, visam a fortalecer os dispositivos de participação popular previstos na Lei. A primeira estabelece a obrigatoriedade da utilização desses instrumentos pelos órgãos gestores dos entes federados. A segunda, a obrigatoriedade da utilização desses instrumentos previamente às decisões de maior impacto na qualidade e no custo da mobilidade urbana, quais sejam: elaboração e de revisão periódica do Plano de Mobilidade Urbana, revisão das tarifas e prorrogação de concessão ou permissão dos serviços de transporte público coletivo.



SF/16899-49680-16

Página: 7/14 06/12/2016 15:04:16

e07835b17c34407d4d17fe42ddcda85898349c3d





**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho**

No mesmo tema da participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a Emenda nº 26, do Deputado Aureo, introduz como instrumento para participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana a reclamação coletiva, protocolizada com no mínimo cinco por cento de assinaturas de usuários do sistema de transporte coletivo público de determinada localidade. Nesse caso, o poder concedente fica obrigado a instaurar o processo administrativo contra o concessionário.

As Emendas nºs 29, 30 e 37 tratam da instituição de passe livre. A primeira, de autoria do Deputado Chico Lopes, acrescenta como diretriz para a política tarifária do serviço de transporte público coletivo a implantação do passe livre para estudantes, de acordo com regulamentação do poder público competente. Igual teor tem a Emenda nº 37, do Deputado Orlando Silva.

A Emenda nº 30, do Deputado Deputado Weverton Rocha, define que ficará a critério da legislação local dispor sobre as condições para exercícios de gratuidades aos estudantes no âmbito dos consórcios públicos ou convênios de cooperação constituídos para a organização e a prestação dos serviços de transportes público coletivo interestadual de caráter urbano.

A Emenda nº 31, do Deputado Osmar Serraglio, altera e insere diversos dispositivos tanto na Lei nº 12.587, de 2012, quanto na Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, para dar exclusividade na prestação do transporte individual remunerado de passageiros ao profissional taxista.

A Emenda nº 33, do Senador Cidinho Santos, propõe que os municípios que elaborarem o Plano de Mobilidade Urbana até 31 de dezembro de 2017 terão ampliados em dez por cento a transferência de recursos federais para a mobilidade urbana.

A Emenda nº 34, do Senador Cristovam Buarque, define que Planos de Mobilidade Urbana de até cinco municípios, incluindo a capital de cada Estado ou Distrito Federal, serão escolhidos como projetos-piloto e terão prioridade no recebimento de recursos destinados à mobilidade urbana.

A Emenda nº 35, do Deputado Pedro Uczai, determina que os municípios deverão garantir iluminação adequada aos pontos de embarque e



SF/16899.49680-16

Página: 8/14 06/12/2016 15:04:16

e07835b17c34407d4d17fe42ddcda85898349c3d





## SENADO FEDERAL

### Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho

desembarque de passageiros do transporte coletivo público que estejam inseridos em seu território. A energia elétrica utilizada deverá ser preferencialmente originária de fontes limpas e renováveis.

As Emendas nºs 20 e 22, de autoria do Deputado João Paulo Papa, versam sobre o transporte cicloviário. A primeira introduz diretrizes para a sua regulação. A segunda inclui nas infraestruturas de mobilidade urbana as ciclofaixas, bicicletários e paraciclos.

A Emenda nº 28, do Senador Wilder Moraes, estabelece que as regiões metropolitanas e as aglomerações urbanas também deverão contar com Plano de Mobilidade Urbana próprio, aprovado por lei estadual. Impõe ainda que esse plano deverá ser integrado ao plano de desenvolvimento urbano integrado de que trata o art. 10 da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.

A emenda nº 32, do Deputado Julio Lopes, abrange diversos temas abordados na Lei nº 12.587, de 2012. Entre os comandos propostos, define que 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 e que os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana terão o prazo ampliado, para elaborá-lo. Para tanto, é fixado o prazo de até cinco anos.

Com base no exposto, por versarem sobre matéria estranha à MPV nº 748, de 2016, julgamos não poderem ser admitidas as emendas nºs 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36 e 37, tendo em conta o disposto no inciso II do art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, e no § 4º do art. 4º da Resolução nº 1, de 2002-CN. Ademais, o Supremo Tribunal Federal, na Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5127/DF, decidiu não ser compatível com a Constituição Federal a apresentação de emendas sem relação de pertinência temática com medida provisória submetida à apreciação do Poder Legislativo. Eventualmente, a maioria dessas emendas ainda encerram problema de mérito.



SF/16899.49680-16

Página: 9/14 06/12/2016 15:04:16

e07835b17c34407d4d17fe42ddcda85898349c3d





**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho**

**III – VOTO**

Diante do exposto, manifestamo-nos pela constitucionalidade e juridicidade da Medida Provisória nº 748, de 2016, bem assim pela boa técnica legislativa e pelo atendimento dos pressupostos de relevância, urgência e adequação financeira e orçamentária. No mérito, votamos pela aprovação da MPV, pelo acolhimento das Emendas nº 20, 22 e 28, pelo acolhimento parcial da Emenda nº 32, e pela rejeição das demais emendas, nos termos do seguinte:

**PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2016**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 janeiro de 2012, que *institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana*.

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

“**Art. 3º** .....

§ 2º .....

I – .....

.....

c) misto, de carga e passageiros;

.....

§ 3º .....

I – vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias, ciclovias e ciclofaixas;

II – estacionamentos, incluindo bicicletários e paraciclos”.

.....

VIII – calçadas e passagens de pedestre



SF/16899.49680-16

Página: 10/14 06/12/2016 15:04:16

e07835b17c34407d4d17fe42ddcda85898349c3d





**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho**

.....  
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 incluídas 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:

**CAPÍTULO I-A**

**DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DO TRANSPORTE CICLOVIÁRIO**

**Art. 7º-A** O transporte cicloviário é uma modalidade de transporte regular individual, para a qual fica obrigada a previsão de uma rede de ciclovias ou ciclofaixas em projetos e obras de construção, ampliação ou adequação do sistema viário urbano, assim como a implementação da infraestrutura de apoio correspondente, na forma de bicicletários, paraciclos e sinalização.

Parágrafo único. Excetuam-se da obrigação prevista no caput, desde que atestadas por estudo técnico:

I – áreas de cidades com relevo acidentado, impróprias ao uso de bicicleta;



SF/16899.49680-16

Página: 11/14 06/12/2016 15:04:16

e07835b17c34407d4d17fe42ddcda85898349c3d





**SENADO FEDERAL**

**Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho**

II – vias e obras de arte, cuja localização, característica histórica, função na hierarquia viária e dimensões impeçam obras para seu compartilhamento com os demais veículos”

.....

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. 24. ....

.....



SF/16899.49680-16

Página: 12/14 06/12/2016 15:04:16

e07835b17c34407d4d17fe42ddcda85898349c3d





**SENADO FEDERAL**

**Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho**

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo.

§ 5º As regiões metropolitanas e as aglomerações urbanas deverão contar com Plano de Mobilidade Urbana próprio, aprovado por lei estadual.

§ 6º A elaboração do plano previsto no § 5º deste artigo não exime o Município integrante da região metropolitana ou aglomeração urbana da formulação do respectivo Plano de Mobilidade Urbana.

§ 7º O Plano de Mobilidade Urbana de regiões metropolitanas e de aglomerações urbanas deverá ser integrado ao plano de desenvolvimento urbano integrado de que trata o art. 10 da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, no prazo máximo de sete anos, contado da data de vigência desta lei.

§ 8º As regiões metropolitanas e as aglomerações urbanas que não tenham elaborado seu Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo.

§ 9º Encerrado o prazo a que se refere o § 4º, os Municípios ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência estabelecida nesta Lei.” (NR)

§ 10º Encerrado o prazo a que se referem os § 7º, as regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, inclusive os Municípios que as compõe, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência estabelecida nesta Lei.” (NR)

**Art. 4º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente





**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho**

, Relator



SF/16899.49680-16

Página: 14/14 06/12/2016 15:04:16

e07835b17c34407d4d17fe42ddcda85898349c3d

