

# SENADO FEDERAL

## PARECERES

### Nºs 979 A 983, DE 2011

Sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 166, de 2010 (nº 694/2005, na Casa de origem, do Deputado Alberto Goldman), que *institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.*

#### PARECER Nº 979, DE 2011

(Da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania)

RELATOR: Senador ELIZEU RESENDE

RELATOR “AD HOC”: Senador ANTONIO CARLOS JÚNIOR

#### I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 166, de 2010, que objetiva instituir as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), é o resultado da combinação do conteúdo de quatro proposições que já tramitavam na Câmara dos Deputados há bastante tempo: o Projeto de Lei (PL) nº 694, de 1995, do Deputado Alberto Goldman, que *institui as Diretrizes Nacionais do Transporte Coletivo Urbano e dá outras providências*; o PL nº 1.974, de 1996, do Deputado Chico da Princesa, que *dispõe sobre a prestação de serviços de transporte rodoviário coletivo de passageiros sob o regime de concessão ou permissão, e dá outras providências*; o PL nº 2.234, de 1999, do Deputado Sérgio Carvalho, que *dispõe sobre sistema integrado de transporte coletivo urbano*; e o mais recente, o PL nº 1.687, de 2007, do Presidente da República, que *institui as diretrizes da política de mobilidade urbana e dá outras providências*.

A matéria encontra-se disposta em vinte e oito artigos, distribuídos em sete capítulos.

O Capítulo I trata das disposições gerais. <sup>DE 36741-98073-1</sup> Nacional de Mobilidade Urbana como um instrumento da política nacional de desenvolvimento urbano, cujos objetivos seriam a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território municipal; define o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana como o *conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município*; apresenta definições para treze expressões que serão empregadas no corpo da lei; e fixa princípios, diretrizes e objetivos dessa política.

O Capítulo II estabelece diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo. Disciplina a concessão de benefícios e subsídios tarifários, a licitação para concessão ou permissão dos serviços públicos, os reajustes e as revisões tarifárias. Dispõe, ainda, sobre a autorização de serviços de transporte privado coletivo e a permissão de serviços públicos de transporte individual de passageiros (táxi).

O Capítulo III disciplina os direitos dos usuários. Além de definir esses direitos, estabelece os instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política.

O Capítulo IV dispõe sobre as atribuições da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

O Capítulo V estabelece diretrizes para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana. Apresenta um elenco dos instrumentos de gestão do sistema de transporte e mobilidade urbana e regulamenta o plano de mobilidade urbana.

O Capítulo VI diz respeito aos instrumentos de apoio à mobilidade urbana. Determina que os planos plurianuais e as leis de diretrizes orçamentárias de todos os entes federativos contemplem ações programáticas e instrumentos de apoio dos sistemas de mobilidade urbana.

O Capítulo VII estabelece as disposições finais, entre as quais o prazo de 100 dias após sua publicação para a entrada em vigor da Lei e revoga dispositivos de cinco leis vigentes.

Na Câmara dos Deputados constituiu-se Comissão Especial exclusiva para análise dos projetos, que funcionou entre setembro de 2007 e maio de 2010, sob relatoria da Deputada Angela Amin. O parecer


terminativo da Comissão foi pela constitucionalidade, técnica legislativa e adequação financeira e orçamentária dos quatro projetos e, no mérito, pela aprovação dos PLs nºs 694, de 1995; 2.234, de 1999, e 1.687, de 2007, com substitutivo; e pela rejeição do PL nº 1.974, de 1996. Não tendo havido recurso para o Plenário, a matéria foi remetida ao Senado Federal.

Em seu relatório, a Deputada Angela Amin destaca que as três primeiras proposições foram elaboradas antes da virada do século, quando ainda não estavam em vigor a Lei de Responsabilidade Fiscal, a lei de criação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o Estatuto das Cidades. Assim sendo, o substitutivo por ela elaborado teve por base o PL nº 1.687, de 2007, do Poder Executivo.

A Exposição de Motivos que acompanha esse último projeto, assinada pelos Ministros de Estado das Cidades e da Fazenda afirma que o a proposição visa a *modernizar o marco regulatório dos serviços de transporte coletivo, defender o interesse dos usuários de tais serviços e prever a correspondente atuação da União, contribuindo para a efetivação de uma política urbana integrada para o desenvolvimento sustentável das cidades brasileiras.*

Entre os problemas de mobilidade existentes, destaca a dificuldade de acesso a serviços públicos e oportunidades de trabalho e lazer pela população de baixa renda, decorrente da falta de condições de deslocamento, assim como a poluição ambiental, os acidentes de trânsito, o consumo excessivo de energia não renovável e o comprometimento da eficiência e da competitividade das cidades, decorrentes dos congestionamentos de trânsito.

Um reflexo dessa situação seria o fato de que *20% da população das grandes cidades, detentora dos meios motorizados privados de transporte (de automóveis, sobretudo), ocupa quase 80% das vias públicas.* O transporte coletivo, por sua vez, estaria operando em condições de fragilidade institucional, pois *quase 100% dos serviços de ônibus urbanos são operados pela iniciativa privada sob contratos precários ou vencidos.* Mecanismos regulatórios obsoletos, que não incentivam a eficiência e o bom desempenho dos serviços, com reflexos negativos na qualidade e no preço das tarifas, teriam criado oportunidades para a entrada e consolidação do transporte informal, por meio de kombis, vans e motocicletas.

A Exposição de Motivos aponta a existência  36741.98673 vicioso a ser rompido e continua:

Devido aos congestionamentos crescentes, a ampliação do sistema viário acaba por drenar a maior parte dos recursos disponíveis, em detrimento do transporte coletivo. O uso crescente do transporte individual motorizado e a falta de planejamento e controle do uso do solo urbano provocam o espraiamento das cidades, com a dispersão das atividades no território e a expulsão das populações de baixa renda para as periferias. Isso aumenta as distâncias percorridas, as necessidades de deslocamentos e, conseqüentemente, os custos da provisão dos serviços de transporte coletivo. A oferta inadequada de transporte coletivo estimula o uso do transporte individual, que aumenta os níveis de poluição ambiental e dos congestionamentos de trânsito, os quais, por sua vez, drenam mais recursos para a ampliação e construção de vias para o transporte individual motorizado, realimentando o ciclo.

Conflitos institucionais entre municípios e destes com os estados contribuiriam para agravar as condições de mobilidade nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, pois *prevalece visão fragmentada acerca do sistema de mobilidade, onde cada modo ou serviço de transporte, sob jurisdição de cada governo (municipal, estadual ou federal) é tratado de maneira isolada.*

Na ausência de políticas públicas efetivas, o próprio crescimento econômico seria *comprometido pelos maiores níveis de congestionamento, poluição e acidentes, significando maiores custos econômicos, ambientais e sociais.*

O projeto tem como objetivo geral, portanto, *estabelecer princípios, diretrizes e instrumentos para que os municípios possam executar uma política de mobilidade urbana que promova o acesso universal à cidade e às suas oportunidades, contribuindo para o desenvolvimento urbano sustentável.* Os objetivos específicos concernem ao desenvolvimento do marco regulatório dos serviços de transportes urbanos, à defesa dos interesses dos usuários dos serviços de transporte coletivo; à consolidação da gestão democrática das políticas públicas; e ao estabelecimento das bases para uma agenda federativa compartilhada.

Nesta Casa, foi distribuída às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ); de Assuntos Econômicos (CAE); de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA); de

Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR); e de Serviços de Infra-estrutura (CI), cabendo à última a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas ao projeto.

## II – ANÁLISE

Por força do disposto no art. 101, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), cabe a esta Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) *opinar sobre a constitucionalidade, juridicidade, e regimentalidade das matérias que lhe forem submetidas.*

Em razão de o projeto ir ao exame de outras quatro Comissões, devendo receber decisão terminativa da Comissão de Serviços de Infraestrutura, evitamos adentrar no mérito da matéria, limitando a análise ao seus aspectos jurídico-constitucionais.

A Constituição Federal estabelece em seu art. 21, inciso XX, a competência da União para *instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos.*

Estabelece, ademais, mediante o seu art. 24, a competência concorrente da União, dos Estados e do Distrito Federal para legislar sobre *direito urbanístico* (inciso I), devendo a competência da União *limitar-se a estabelecer normas gerais*, por força do disposto no § 1º do mesmo art. 27.

O projeto trata, essencialmente, de desenvolvimento urbano quanto ao seu aspecto de transportes urbanos ao propor a instituição de diretrizes de Política Nacional de Mobilidade Urbana, assunto este que é da competência da União, conforme o disposto no já mencionado art. 21, inciso XX, da Constituição Federal.

A instituição de diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive transportes, não obstante se inclua entre as competências administrativas da União, é, sem sombra de dúvida, competência legislativa do referido ente, haja a vista que para se obter a eficácia constitucional pretendida pelo citado art. 21, inciso XX, da Lei Maior, a edição de lei para o estabelecimento de *diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos.*

Trata-se, portanto, de equívoco do constituinte originário contornável mediante interpretação lógica que imponha a inclusão do assunto entre as competências legislativas concorrente da União, dos

Estados e do Distrito Federal, de que trata o art. 24 da Constituição Federal, limitando-se a competência da União, nesse caso, a legislar apenas sobre normas gerais.

O projeto vai ao encontro do disposto no *caput* do art. 182 da Lei Maior que prevê o estabelecimento da *política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes*. As diretrizes gerais a serem fixadas em lei a que se refere o citado dispositivo constitucional são aquelas do âmbito da competência legislativa da União de que trata o art. 21, inciso XX, da Constituição Federal.

Ademais, o projeto é congruente com a Lei nº 10.257, de 10 de julho, de 2001, que *regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências* (Estatuto das Cidades), cujo art. 2º determina que *a política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais: ... V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais*.

O projeto observa também o disposto no art. 175 da Constituição Federal que determina incumbir *ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos*, dispositivo este regulado mediante a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que *dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências*.

O projeto trata também dos direitos dos usuários dos serviços de transportes urbanos, a tarifa pública a ser cobrada pelo seu uso e a exigência de que o serviço seja adequado, em consonância com o que dispõem os incisos II, III e IV do parágrafo único do já mencionado art. 175 da Lei Maior.

Quanto aos aspectos regimentais e redacionais do projeto, nada temos a objetar.

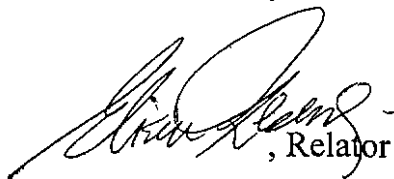
Finalmente, entendemos que o projeto trata das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana em harmonia com a Constituição de 1988, em conformidade com a legislação constitucional vigente, fundamentada na autonomia dos entes federados, e com observância dos princípios constitucionais que regem a Administração Pública nas esferas federal, estadual e municipal.

### III – VOTO

Em face do exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 166, de 2010, quanto aos aspectos de constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade.

Sala da Comissão, 17 de novembro de 2010.

Sen. DEMÓSTENES TORRES, Presidente

  
, Relator

# COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA

PROPOSIÇÃO: PLC Nº 166 DE 2010

ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE 17/10/2010, OS SENHORES(AS) SENADORES(AS):

PRESIDENTE: Sen. DEMÓSTENES TORRES	
RELATOR: AD HOC: Sen. ANTONIO CARLOS JÚNIOR	
BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PR, PSB, PCdoB, PRB)	
SERYS SLHESSARENKO	1. RENATO CASAGRANDE
ALOIZIO MERCADANTE	2. AUGUSTO BOTELHO (S/PARTIDO)
EDUARDO SUPPLY	3. MARCELO CRIVELLA
ANTONIO CARLOS VALADARES	4. INÁCIO ARRUDA
IDELI SALVATTI	5. CÉSAR BORGES
TIÃO VIANA	6. MARINA SILVA (PV)
MAIORIA (PMDB, PP)	
PEDRO SIMON	1. ROMERO JUCÁ
ALMEIDA LIMA	2. RENAN CALHEIROS
GILVAM BORGES	3. GERALDO MESQUITA JÚNIOR
FRANCISCO DORNELLES	4. HÉLIO COSTA
VALTER PEREIRA	5. VALDIR RAUPP
EDISON LOBÃO	6. NEUTO DE CONTO
BLOCO DA MINORIA (DEM, PSDB)	
KÁTIA ABREU	1. EFRAIM MORAIS
DEMÓSTENES TORRES	2. ADELMIR SANTANA
JAYME CAMPOS	3. VAGO
MARCO MACIEL	4. VAGO
ANTONIO CARLOS JÚNIOR	5. ELISEU RESENDE
ALVARO DIAS	6. EDUARDO AZEREDO
JARBAS VASCONCELOS	7. MARCONI PERILLO
LÚCIA VÂNIA	8. ARTHUR VIRGÍLIO
TASSO JEREISSATI	9. FLEXA RIBEIRO
PTB	
VAGO	1. GIM ARGELLO
PDT	
OSMAR DIAS	1. PATRÍCIA SABOYA

Atualizada em: 16/11/2010



**PARECER Nº 980, DE 2011**  
**(Da Comissão de Assuntos Econômicos)**

RELATOR: Senador SÉRGIO ZAMBIASI

**I – RELATÓRIO**

O Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 166, de 2010, que objetiva instituir as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), é o resultado da combinação do conteúdo de quatro proposições que já tramitavam na Câmara dos Deputados há bastante tempo: o Projeto de Lei (PL) nº 694, de 1995, do Deputado Alberto Goldman, que *institui as Diretrizes Nacionais do Transporte Coletivo Urbano e dá outras providências*; o PL nº 1.974, de 1996, do Deputado Chico da Princesa, que *dispõe sobre a prestação de serviços de transporte rodoviário coletivo de passageiros sob o regime de concessão ou permissão, e dá outras providências*; o PL nº 2.234, de 1999, do Deputado Sérgio Carvalho, que *dispõe sobre sistema integrado de transporte coletivo urbano*; e o mais recente, o PL nº 1.687, de 2007, do Presidente da República, que *institui as diretrizes da política de mobilidade urbana e dá outras providências*.

A matéria encontra-se disposta em 28 artigos, distribuídos em sete capítulos.

O Capítulo I trata das disposições gerais: define a Política Nacional de Mobilidade Urbana como um instrumento da política nacional de desenvolvimento urbano, cujos objetivos seriam a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território municipal; define o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana como o *conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município*; apresenta definições para treze expressões que serão empregadas no corpo da lei; e fixa princípios, diretrizes e objetivos dessa política.

O Capítulo II estabelece diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo. Disciplina a concessão de benefícios e subsídios tarifários, a licitação para concessão ou permissão dos serviços públicos, os reajustes e as revisões tarifárias. Dispõe, ainda, sobre a autorização de serviços de transporte privado coletivo e a permissão de serviços públicos de transporte individual de passageiros (táxi).

O Capítulo III disciplina os direitos dos usuários. Além de definir esses direitos, estabelece os instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política.

O Capítulo IV dispõe sobre as atribuições da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

O Capítulo V estabelece diretrizes para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana. Apresenta um elenco dos instrumentos de gestão do sistema de transporte e mobilidade urbana, e regulamenta o plano de mobilidade urbana.

O Capítulo VI diz respeito aos instrumentos de apoio à mobilidade urbana. Determina que os planos plurianuais e as leis de diretrizes orçamentárias de todos os entes federativos contemplem ações programáticas e instrumentos de apoio dos sistemas de mobilidade urbana.

O Capítulo VII estabelece as disposições finais, entre as quais o prazo de cem dias após sua publicação para a entrada em vigor da Lei e revoga dispositivos de cinco leis vigentes.

Na Câmara dos Deputados constituiu-se Comissão Especial exclusiva para análise dos projetos, que funcionou entre setembro de 2007 e maio de 2010, sob relatoria da Deputada Angela Amin. O parecer terminativo da Comissão foi pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e adequação financeira e orçamentária dos quatro projetos e, no mérito, pela aprovação dos PLs nºs 694, de 1995, 2.234, de 1999, e 1.687, de 2007, com substitutivo; e pela rejeição do PL nº 1.974, de 1996. Não tendo havido recurso para o Plenário, a matéria foi remetida ao Senado Federal.

Em seu relatório, a Deputada Angela Amin destaca que as três primeiras proposições foram elaboradas antes da virada do século, quando ainda não estavam em vigor a Lei de Responsabilidade Fiscal, a lei de criação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o Estatuto das Cidades. Assim sendo, o substitutivo por ela elaborado teve por base o PL nº 1.687, de 2007, do Poder Executivo.

A Exposição de Motivos que acompanha esse último projeto, assinada pelos Ministros de Estado das Cidades e da Fazenda afirma que a proposição visa a *modernizar o marco regulatório dos serviços de transporte coletivo, defender o interesse dos usuários de tais serviços e prever a correspondente atuação da União, contribuindo para a efetivação de uma política urbana integrada para o desenvolvimento sustentável das cidades brasileiras.*

Entre os problemas de mobilidade existentes, destaca a dificuldade de acesso a serviços públicos e oportunidades de trabalho e lazer pela população de baixa renda, decorrente da falta de condições de deslocamento, assim como a poluição ambiental, os acidentes de trânsito, o consumo excessivo de energia não renovável e o comprometimento da eficiência e da competitividade das cidades, decorrentes dos congestionamentos de trânsito.

Um reflexo dessa situação seria o fato de que *20% da população das grandes cidades, detentora dos meios motorizados privados de transporte (de automóveis, sobretudo), ocupa quase 80% das vias públicas.* O transporte coletivo, por sua vez, estaria operando em condições de fragilidade institucional, pois *quase 100% dos serviços de ônibus urbanos são operados pela iniciativa privada sob contratos precários ou vencidos.* Mecanismos regulatórios obsoletos, que não incentivam a eficiência e o bom desempenho dos serviços, com reflexos negativos na qualidade e no preço das tarifas, teriam criado oportunidades para a entrada e consolidação do transporte informal, por meio de vans e motocicletas.

A Exposição de Motivos aponta a existência de um ciclo vicioso a ser rompido e continua:

Devido aos congestionamentos crescentes, a ampliação do sistema viário acaba por drenar a maior parte dos recursos disponíveis, em detrimento do transporte coletivo. O uso crescente

do transporte individual motorizado e a falta de planejamento e controle do uso do solo urbano provocam o espraiamento das cidades, com a dispersão das atividades no território e a expulsão das populações de baixa renda para as periferias. Isso aumenta as distâncias percorridas, as necessidades de deslocamentos e, conseqüentemente, os custos da provisão dos serviços de transporte coletivo. A oferta inadequada de transporte coletivo estimula o uso do transporte individual, que aumenta os níveis de poluição ambiental e dos congestionamentos de trânsito, os quais, por sua vez, drenam mais recursos para a ampliação e construção de vias para o transporte individual motorizado, realimentando o ciclo.

Conflitos institucionais entre municípios e destes com os estados contribuiriam para agravar as condições de mobilidade nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, pois *prevalece visão fragmentada acerca do sistema de mobilidade, onde cada modo ou serviço de transporte, sob jurisdição de cada governo (municipal, estadual ou federal), é tratado de maneira isolada.*

Na ausência de políticas públicas efetivas, o próprio crescimento econômico seria *comprometido pelos maiores níveis de congestionamento, poluição e acidentes, significando maiores custos econômicos, ambientais e sociais.*

O projeto tem como objetivo geral, portanto, *estabelecer princípios, diretrizes e instrumentos para que os municípios possam executar uma política de mobilidade urbana que promova o acesso universal à cidade e às suas oportunidades, contribuindo para o desenvolvimento urbano sustentável.* Os objetivos específicos concernem ao desenvolvimento do marco regulatório dos serviços de transportes urbanos, à defesa dos interesses dos usuários dos serviços de transporte coletivo, à consolidação da gestão democrática das políticas públicas e ao estabelecimento das bases para uma agenda federativa compartilhada.

Nesta Casa, a proposição foi distribuída às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), de Assuntos Econômicos (CAE), de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) e de Serviços de Infra-Estrutura (CI), cabendo à última a decisão terminativa.

A CCJ pronunciou-se favoravelmente à constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade.

Não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

## II – ANÁLISE

Por força do disposto no art. 99, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), cabe a esta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) *opinar sobre aspectos econômicos e financeiros das matérias que lhe forem submetidas*.

A mobilidade urbana interage com o desenvolvimento econômico de diversas formas. A rápida movimentação de pessoas e objetos nos centros urbanos representa ganho de produtividade, redução de custos e ampliação da competitividade econômica do país.

Um sistema de transportes que privilegie o transporte coletivo de baixo custo para a população representa redução das desigualdades de renda e de oportunidades.

A precedência do transporte coletivo sobre o individual gera significativas externalidades positivas em termos de controle da poluição ambiental e para a saúde da população.

Todos esses motivos justificam que se subsidie o transporte coletivo e que se onere o uso do automóvel particular em áreas congestionadas.

Uma adequada regulação da concessão do serviço de transporte coletivo evita a formação de cartéis de empresas e estimula a competição nesse setor, com resultados favoráveis ao consumidor.

A participação integrada dos três níveis de governo no planejamento e financiamento da política de mobilidade urbana assegura que os municípios não venham a ser financeiramente sobrecarregados e que se possa estabelecer um padrão de qualidade mínimo do serviço em todo o País.

O projeto em análise proporciona ganhos em todas essas dimensões, ao desenhar uma Política Nacional de Mobilidade Urbana

baseada no acesso universal, no desenvolvimento sustentável, na eficiência do transporte urbano e na justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes meios de deslocamento.

Vale ressaltar que este projeto é resultado de muitos anos de debates, que se iniciaram com a apresentação, em 1995, do PL nº 694, do Deputado Alberto Goldman. São, portanto, quinze anos de debates. O Poder Executivo, antes de oferecer um dos projetos que culminaram com a redação ora em análise, promoveu diversas audiências públicas, no âmbito das Conferências e do Conselho das Cidades. Sua elaboração foi marcada pela transparência e debate democrático. A Câmara dos Deputados debateu a matéria em comissão especial ao longo de três anos.

Creio, portanto, que do ponto de vista econômico, o projeto é provido de ampla racionalidade e fornece adequados instrumentos para que o poder público dos três níveis de governo planeje, regule, financie e coopere em favor de um transporte eficiente, de baixo custo e ambientalmente sustentável.

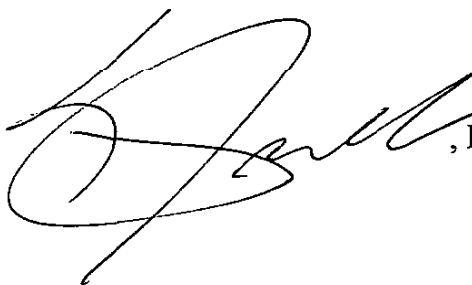
Não há considerações a fazer quanto ao impacto orçamentário, visto que não se estabelecem programas de governo com geração imediata de despesa. A possibilidade de geração futura de despesas, mediante participação federal no financiamento dos projetos de mobilidade urbana deve, de acordo com o § 3º do art. 8º do projeto, submeter-se aos limites da Lei de Responsabilidade Fiscal, o que nos parece suficiente para manter a matéria dentro de bom padrão no quesito de equilíbrio financeiro e orçamentário.

### III – VOTO

Em face do exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 166, de 2010.

Sala da Comissão, 30 de novembro de 2010.

, Presidente



, Relator

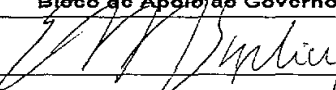
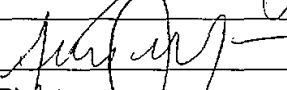
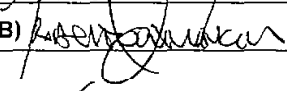
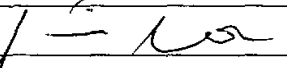
COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS  
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 166 DE 2010  
NÃO TERMINATIVO

ASSINARAM O PARECER NA REUNIÃO DE 30/11/10 OS SENHORES(AS) SENADORES(AS):

PRESIDENTE: 

RELATOR(A): 

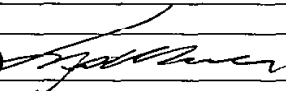
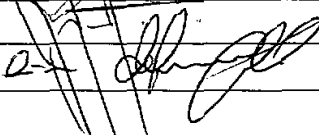
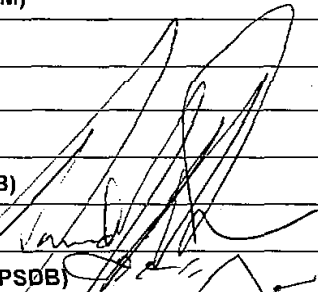
**Grupo de Apoio ao Governo (PT, PR, PSB, PCdoB e PRB)**

EDUARDO SUPLICY (PT) 	1-ANTÔNIO CARLOS VALADARES (PSB)
DELCÍDIO AMARAL (PT)	2-RENATO CASAGRANDE (PSB)
ALOIZIO MERCADANTE (PT) 	3-PAULO PAIM (PT)
ROBERTO CAVALCANTI (PRB) 	4- IDELI SALVATTI (PT)
MARCELO CRIVELLA (PRB)	5-VAGO
INÁCIO ARRUDA (PCdoB) 	6-VAGO
CÉSAR BORGES (PR)	7-JOÃO RIBEIRO (PR)

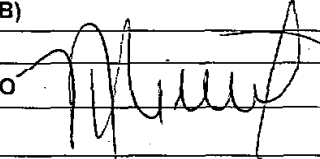
**Maioria (PMDB e PP)**

FELICIANO DORNELLES (PP)	1-ROMERO JUCÁ (PMDB)
GARIBALDI ALVES FILHO (PMDB)	2-GILVAM BORGES (PMDB)
GERSON CAMATA (PMDB)	3-HÉLIO COSTA (PMDB)
VALDIR RAUPP (PMDB)	4-VAGO
NEUTO DE CONTO (PMDB)	5-EDISON LOBÃO (PMDB)
PEDRO SIMON (PMDB)	6-REGIS FICHTNER (PMDB)
RENAN CALHEIROS (PMDB)	7-ALMEIDA LIMA (PMDB)

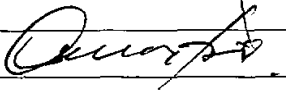
**Grupo Parlamentar da Minoria (DEM e PSDB)**

ELISEU RESENDE (DEM)	1- GILBERTO GOELLNER (DEM) 
ANTONIO CARLOS JÚNIOR (DEM)	2-DEMÓSTENES TORRES (DEM)
EFRAIM MORAIS (DEM)	3-HERÁCLITO FORTES (DEM)
RICARDO COLOMBO (DEM)	4-ROSALBA CIARLINI (DEM)
ADELMIR SANTANA (DEM)	5-KÁTIA ABREU (DEM)
JAYME CAMPOS (DEM)	6-JOSE AGRIPINO (DEM)
CÍCERO LUCENA (PSDB) 	7-ALVARO DIAS (PSDB)
JOÃO TENÓRIO (PSDB)	8-SÉRGIO GUERRA (PSDB)
ARTHUR VIRGÍLIO (PSDB)	9-FLEXA RIBEIRO (PSDB) 
TASSO JEREISSATI (PSDB)	10-EDUARDO AZEREDO (PSDB)

**RTB**

JOÃO VICENTE CLAUDINO 	1-SÉRGIO ZAMBIASI
GIM ARGELLO	2- FERNANDO COLLOR DE MELLO

**PDT**

OSMAR DIAS 	1-JEFFERSON PRAIA
--	-------------------

## **PARECER Nº 981, DE 2011**

(Da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle)

RELATOR: Senador FLEXA RIBEIRO

### **I – RELATÓRIO**

Submete-se ao exame da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) o Projeto de Lei da Câmara nº 166, de 2010 (Projeto de Lei nº 694, de 1995, na origem), que objetiva instituir as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), entre outras providências.

O texto apresentado ao exame do Senado Federal consiste na compilação de quatro Projetos de Lei (PL) que tramitaram em conjunto na Câmara dos Deputados:

- PL nº 694, de 1995, do Deputado Alberto Goldman, que *institui as Diretrizes Nacionais do Transporte Coletivo Urbano e dá outras providências*;
- PL nº 1.974, de 1996, do Deputado Chico da Princesa, que *dispõe sobre a prestação de serviços de transporte rodoviário coletivo de passageiros sob o regime de concessão ou permissão, e dá outras providências*;
- PL nº 2.234, de 1999, do Deputado Sérgio Carvalho, que *dispõe sobre sistema integrado de transporte coletivo urbano*;
- PL nº 1.687, de 2007, do Poder Executivo, que *institui as diretrizes da política de mobilidade urbana e dá outras providências*.



As três primeiras proposições foram oferecidas antes do advento da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000) e da criação da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT (Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001). Segundo a Deputada Ângela Amin, relatora na Comissão Especial constituída na Câmara dos Deputados para apreciar a matéria, o PL nº 1.687, de 2007, mostrou-se mais bem estruturado e mais atualizado no trato do tema.

*Ainda de acordo com a relatora, a proposição principal e as duas apensadas, que foram apresentadas antes da virada do século, estão focadas na instituição de diretrizes nacionais do transporte coletivo urbano, inclusive o rodoviário, no sistema integrado de transportes, e em normas para a melhoria da oferta de serviços de transporte público. Por sua vez, a última proposição apensada em 2007, de iniciativa do Poder Executivo, estabelece normas tanto para uma maior eficiência e eficácia do serviço de transporte público, como para o alcance das necessárias mobilidade e acessibilidade urbanas.*

Ante esse quadro, o PL nº 1.687, de 2007, do Poder Executivo, serviu de base para a elaboração de substitutivo naquela Casa Legislativa. A Exposição de Motivos que acompanha o projeto, assinada pelos Ministros de Estado das Cidades e da Fazenda, afirma que a proposição visa a *modernizar o marco regulatório dos serviços de transporte coletivo, defender o interesse dos usuários de tais serviços e prever a correspondente atuação da União, contribuindo para a efetivação de uma política urbana integrada para o desenvolvimento sustentável das cidades brasileiras.*

Entre os problemas de mobilidade existentes, destaca a dificuldade de acesso a serviços públicos e oportunidades de trabalho e lazer pela população de baixa renda, decorrente da falta de condições de deslocamento, assim como a poluição ambiental, os acidentes de trânsito, o

consumo excessivo de energia não renovável e o comprometimento da eficiência e da competitividade das cidades, decorrentes dos congestionamentos de trânsito.

Um reflexo dessa situação seria o fato de que *20% da população das grandes cidades, detentora dos meios motorizados privados de transporte (de automóveis, sobretudo), ocupa quase 80% das vias públicas*. O transporte coletivo, por sua vez, estaria operando em condições de fragilidade institucional, pois *quase 100% dos serviços de ônibus urbanos são operados pela iniciativa privada sob contratos precários ou vencidos*. Mecanismos regulatórios obsoletos, que não incentivam a eficiência e o bom desempenho dos serviços, com reflexos negativos na qualidade e no preço das tarifas, teriam criado oportunidades para a entrada e consolidação do transporte informal, por meio de vans e motocicletas.

Conflitos institucionais entre municípios e destes com os estados contribuiriam para agravar as condições de mobilidade nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, pois *prevalece visão fragmentada acerca do sistema de mobilidade, onde cada modo ou serviço de transporte, sob jurisdição de cada governo (municipal, estadual ou federal), é tratado de maneira isolada*.

Na ausência de políticas públicas efetivas, o próprio crescimento econômico seria *comprometido pelos maiores níveis de congestionamento, poluição e acidentes, significando maiores custos econômicos, ambientais e sociais*.

O projeto tem como objetivo geral, portanto, *estabelecer princípios, diretrizes e instrumentos para que os municípios possam executar uma política de mobilidade urbana que promova o acesso universal à cidade e às suas oportunidades, contribuindo para o desenvolvimento urbano sustentável*. Os objetivos específicos concernem ao desenvolvimento do marco regulatório dos serviços de transportes urbanos, à defesa dos interesses dos usuários dos serviços de transporte

coletivo, à consolidação da gestão democrática das políticas públicas e ao estabelecimento das bases para uma agenda federativa compartilhada.

O Substitutivo da Câmara dos Deputados foi encaminhado à análise do Senado Federal em 5 de agosto de 2010. Nesta Casa, o PLC nº 166, de 2010, foi despachado para apreciação das Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), Assuntos Econômicos (CAE), Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) e, para decisão terminativa, Serviços de Infraestrutura (CI).

Em 17 de novembro de 2010, a CCJ opinou pela aprovação do projeto, sem emendas, quanto aos aspectos de constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade. Em 30 de novembro de 2010, a CAE manifestou-se também favoravelmente, sem emendas, à aprovação do PLC nº 166, de 2010. Nesta oportunidade, cabe à CMA opinar sobre a proposição.

Conforme descrito nas duas comissões que antecederam o exame da CMA, a matéria encontra-se disposta em 28 artigos, distribuídos em sete capítulos.

O Capítulo I trata das disposições gerais: define a Política Nacional de Mobilidade Urbana como um instrumento da política nacional de desenvolvimento urbano, cujos objetivos seriam a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território municipal; define o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana como o *conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município*; apresenta definições para treze expressões que serão empregadas no corpo da lei; e fixa princípios, diretrizes e objetivos dessa política.

O Capítulo II estabelece diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo. Disciplina a concessão de benefícios e subsídios tarifários, a licitação para concessão ou permissão dos serviços públicos, os reajustes e as revisões tarifárias. Dispõe, ainda, sobre a autorização de serviços de transporte privado coletivo e a permissão de serviços públicos de transporte individual de passageiros (táxi).

O Capítulo III disciplina os direitos dos usuários. Além de definir esses direitos, estabelece os instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política.

O Capítulo IV dispõe sobre as atribuições da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

O Capítulo V determina as diretrizes para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana. Apresenta um elenco dos instrumentos de gestão do sistema de transporte e mobilidade urbana, e regulamenta o plano de mobilidade urbana.

O Capítulo VI diz respeito aos instrumentos de apoio à mobilidade urbana. Determina que os planos plurianuais e as leis de diretrizes orçamentárias de todos os entes federativos contemplem ações programáticas e instrumentos de apoio dos sistemas de mobilidade urbana.

O Capítulo VII estabelece as disposições finais, entre as quais o prazo de cem dias após sua publicação para a entrada em vigor da Lei e revoga dispositivos de cinco leis vigentes.

Não foram apresentadas emendas ao PLC nº 166, de 2010.

## **II – ANÁLISE**

De acordo com o inciso II do art. 102-A do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CMA opinar sobre assuntos atinentes à defesa do meio ambiente, especialmente controle da poluição e conservação da natureza.

Do ponto de vista ambiental, a proposição se reveste de fundamental importância. A implantação e a utilização de um sistema eficiente e universal de transporte público coletivo e o estímulo aos deslocamentos por meios não motorizados constituem maneiras indiretas de desestimular o uso hoje indiscriminado de meios motorizados de transporte individual. Isso contribuiria para a redução do consumo de combustíveis e das emissões de gases poluentes para a atmosfera, provocando, por conseguinte, a redução da pressão sobre os recursos naturais e a melhoria da qualidade de vida da população. Além disso,

menos veículos nas ruas implicariam, entre outros aspectos, mais segurança no trânsito e menos perda de tempo nos deslocamentos, com reflexos positivos diretos, mais uma vez, sobre a qualidade de vida das pessoas.

Entre os *princípios* da Política Nacional de Mobilidade Urbana figura o desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômica e ambiental (art. 5º, II). Serão *diretrizes* da Política, entre outras, a integração com as políticas setoriais de saneamento básico e de planejamento e gestão do uso do solo (art. 6º, I); a prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado (art. 6º, II); a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos nos deslocamentos de pessoas e de cargas na cidade (art. 6º, IV); além do incentivo ao desenvolvimento científico e tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes (art. 6º, V). Como *objetivo* da Política, tem-se a promoção do desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e de cargas na cidade (art. 7º, IV).

Em diversos dispositivos, o PLC nº 166, de 2010, determina que o planejamento, a gestão e o financiamento dos sistemas de mobilidade urbana deverão observar os princípios e as diretrizes, bem como contribuir na busca pelos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, dentre os quais se destacam os relacionados à proteção do meio ambiente, o desenvolvimento sustentável das cidades e, como decorrência lógica, o controle da poluição e a melhoria da qualidade de vida das pessoas.

Também de acordo com o art. 102-A, inciso III, do RISF, compete à CMA opinar sobre assuntos atinentes à defesa do consumidor. Nesse particular, vale ressaltar que o Projeto determina, no art. 14, a aplicação ao Sistema de Mobilidade Urbana, dos direitos previsto na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor – CDC). Essa medida é importante e meritória, pois deixa claro que a relação entre usuário e concessionário ou permissionário de serviço público é, sim, relação de consumo, pondo fim a qualquer celeuma jurídica sobre a questão.

Ao contrário das questões relacionadas às tarifas e preços públicos, cujas regras para fixação e reajuste são estabelecidas no contrato de concessão ou permissão, os demais aspectos relacionados à qualidade,

dos serviços públicos de transporte devem receber a tutela do CDC, protegendo o usuário dos possíveis abusos cometidos pelas empresas concessionárias ou permissionárias. Ao mesmo tempo, o art. 14 lista, também, outros direitos que assistirão aos passageiros e demais usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Entre outros, garante-se o direito de ser informado sobre itinerários, horários, tarifas e modos de interação com outros modais, e de dispor de ambiente seguro e acessível para sua utilização.

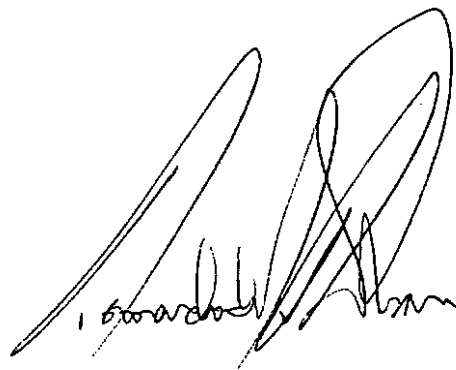
Finalmente, o Projeto assegura, no art. 15, que os usuários, como membros da sociedade civil, participem do planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana. A qualidade dos serviços, por sua vez, será sistematicamente avaliada pelos cidadãos, nos termos do previsto no inciso IV do art. 15.

Todas essas medidas visam a garantir amplo espaço para uma ativa participação de todos na concepção de um sistema de transporte de pessoas adequado, acessível e eficiente.

### III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 166, de 2010.

Sala da Comissão, 14 de dezembro de 2010.

A large, stylized handwritten signature in black ink, likely belonging to the President of the Commission.

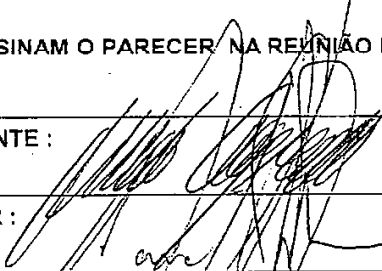

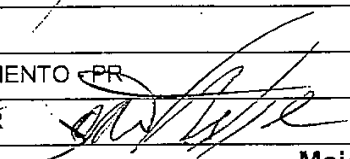
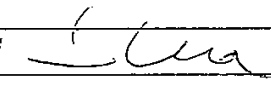
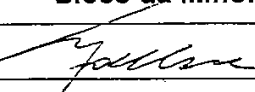
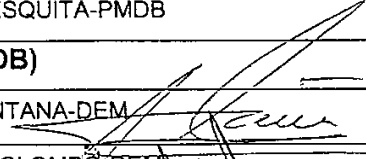
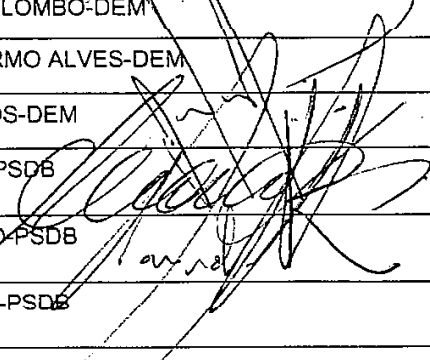
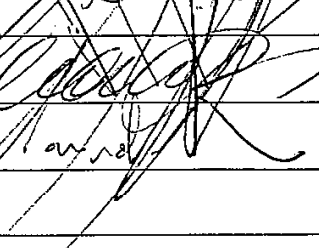
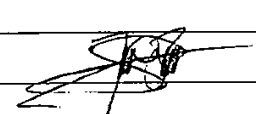
, Presidente

, Relator

# COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E FISCALIZAÇÃO E CONTROLE

**PROPOSIÇÃO: PLC Nº 166, DE 2010**

ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE 14.12.2010 OS SENHORES(AS) SENADORES(AS):

PRESIDENTE:  (SEN. RENATO CASAGRANDE)	
RELATOR:  (SEN. FLEXA RIBEIRO)	
<b>BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)</b>	
RENATO CASAGRANDE-PSB	FÁTIMA CLEIDE-PT
MARINA SILVA-PV	CÉSAR BORGES-PR
ALFREDO NASCIMENTO-PR	INÁCIO ARRUDA-PC DO B
JOÃO RIBEIRO-PR 	DELCIDIO AMARAL-PT 
<b>Maioria (PMDB)</b>	
GILVAM BORGES-PMDB	ROMERO JUCÁ-PMDB
HÉLIO COSTA-PMDB	VALDIR RAUPP-PMDB
VAGO	ALMEIDA LIMA-PMDB
VALTER PEREIRA-PMDB	GERALDO MESQUITA-PMDB
<b>Bloco da Minoria (DEM e PSDB)</b>	
GILBERTO GOELLNER (DEM) 	ADELMIR SANTANA-DEM 
KÁTIA ADREU-DEM	RAIMUNDO COLOMBO-DEM
ÁCLITO FORTES-DEM	MARIA DO CARMO ALVES-DEM
ELISEU RESENDE-DEM	JAYME CAMPOS-DEM
AUR VIRGÍLIO-PSDB	ALVARO DIAS-PSDB 
CÍCERO LUCENA-PSDB	FLEXA RIBEIRO-PSDB 
MARISA SERRANO-PSDB	MÁRIO COUTO-PSDB
<b>PTB</b>	
GIM ARGELLO	SÉRGIO ZAMBIASI
<b>PDT</b>	
JEFFERSON PRAIA 	CRISTOVAM BUARQUE

**PARECER Nº 982, DE 2011**  
**(Da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo)**

RELATOR: Senador EDUARDO AMORIM

RELATORA “AD HOC”: Senadora ANA RITA

O Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 166, de 2010, (PL nº 694, de 1995, na Casa de origem) que *institui diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana* (PNMU), é composto de vinte e oito artigos, distribuídos em sete capítulos.

O Capítulo I trata das disposições gerais e definições. Conceitua a Política Nacional de Mobilidade Urbana como um *instrumento da política nacional de desenvolvimento urbano (...), objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município*. Define o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana como *o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município*. Define demais expressões a serem utilizadas no corpo da lei e fixa princípios, diretrizes e objetivos dessa política.

O Capítulo II dispõe sobre a regulação dos serviços de transporte público coletivo, estabelecendo diretrizes para a política tarifária, inclusive quanto à concessão de benefícios e subsídios, reajustes e revisões tarifárias. Dispõe, ainda, sobre a autorização de serviços de transporte coletivo privado, a permissão de serviços públicos de transporte individual de passageiros (táxi) e a fiscalização e o controle do transporte público coletivo.

O Capítulo III dispõe sobre os direitos dos usuários e estabelece os instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação da política de mobilidade.



O Capítulo IV define as atribuições da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios na formulação e na execução da Política.

O Capítulo V estabelece diretrizes para o planejamento, gestão e avaliação dos sistemas de mobilidade urbana; define atribuições dos órgãos gestores e os instrumentos de gestão do sistema de transporte e mobilidade urbana; e regulamenta o plano de mobilidade urbana.

O Capítulo VI trata dos instrumentos de apoio à mobilidade urbana. Determina que os planos plurianuais e as leis de diretrizes orçamentárias de todos os entes federativos contemplem ações programáticas e instrumentos de apoio dos sistemas de mobilidade urbana.

O Capítulo VII estabelece as disposições finais. Estende as disposições, no que for aplicável, para o transporte coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano, fixa o prazo de cem dias após sua publicação para a entrada em vigor da lei proposta e revoga dispositivos de cinco leis vigentes.

O PLC nº 166, de 2010, incorpora o conteúdo de quatro proposições que tramitaram em conjunto na Câmara dos Deputados: o PL nº 694, de 1995, do Deputado Alberto Goldman, que *institui as Diretrizes Nacionais do Transporte Coletivo Urbano e dá outras providências*; o PL nº 1.974, de 1996, do Deputado Chico da Princesa, que *dispõe sobre a prestação de serviços de transporte rodoviário coletivo de passageiros sob o regime de concessão ou permissão, e dá outras providências*; o PL nº 2.234, de 1999, do Deputado Sérgio Carvalho, que *dispõe sobre sistema integrado de transporte coletivo urbano*; e o PL nº 1.687, de 2007, do Poder Executivo, que *institui as diretrizes da política de mobilidade urbana e dá outras providências*.

Na Câmara dos Deputados, os projetos foram objeto de análise por Comissão Especial exclusiva, sob relatoria da Deputada Angela Amin. A Comissão emitiu parecer terminativo pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e adequação financeira e orçamentária

dos quatro projetos e, no mérito, pela aprovação dos PL nº 2.234, de 1999, e nº 1.687, de 2007, com substitutivo; e pela rejeição do PL nº 1.974, de 1996.

O parecer destaca que o substitutivo foi desenvolvido a partir do PL nº 1.687, de 2007, do Poder Executivo, observando que as três primeiras proposições foram elaboradas antes da edição da Lei de Responsabilidade Fiscal, da lei de criação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e do Estatuto das Cidades, o que tornava obsoletos alguns dos dispositivos propostos.

A Exposição de Motivos que acompanha o PL nº 1.687, de 2007, assinada pelos Ministros de Estado das Cidades e da Fazenda, justifica o projeto como forma de *modernizar o marco regulatório dos serviços de transporte coletivo, defender o interesse dos usuários de tais serviços e prever a correspondente atuação da União, contribuindo para a efetivação de uma política urbana integrada para o desenvolvimento sustentável das cidades brasileiras.*

No Senado Federal, o PLC nº 166, de 2010, foi distribuído às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ); de Assuntos Econômicos (CAE); de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA); de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR); e de Serviços de Infraestrutura (CI), cabendo à última a decisão terminativa.

Nas três primeiras comissões – CCJ, CAE e CMA – o projeto recebeu parecer favorável a sua aprovação. Considerando que deverá receber decisão terminativa da CI, procuramos concentrar a presente análise nos assuntos da competência da CDR, onde o projeto se encontra atualmente.

## II – ANÁLISE

À CDR compete, conforme o disposto no art. 104-A, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), a análise das proposições no que tange aos aspectos de desigualdades regionais, políticas de desenvolvimento regional, dos Estados e dos Municípios, e turismo.

Sob esse enfoque, temos que a proposição pretende sanar os graves problemas de mobilidade e acessibilidade presentes em nossas cidades, que a Exposição de Motivos que acompanha a proposição

apropriadamente apresenta como um círculo vicioso que se rompeu.  
rompido:

Devido aos congestionamentos crescentes, a ampliação do sistema viário acaba por drenar a maior parte dos recursos disponíveis, em detrimento do transporte coletivo. O uso crescente do transporte individual motorizado e a falta de planejamento e controle do uso do solo urbano provocam o espraiamento das cidades, com a dispersão das atividades no território e a expulsão das populações de baixa renda para as periferias. Isso aumenta as distâncias percorridas, as necessidades de deslocamentos e, conseqüentemente, os custos da provisão dos serviços de transporte coletivo. A oferta inadequada de transporte coletivo estimula o uso do transporte individual, que aumenta os níveis de poluição ambiental e dos congestionamentos de trânsito, os quais, por sua vez, drenam mais recursos para a ampliação e construção de vias para o transporte individual motorizado, realimentando o ciclo.

A proposta de modernização do marco regulatório procura balizar ações com vistas ao planejamento do espaço urbano e dos transportes urbanos de forma integrada.

Nesse sentido, utiliza os conceitos de mobilidade e de acessibilidade urbana, que abrangem o de transporte urbano, para destacar a importância da integração das políticas de transporte e de desenvolvimento urbano para promover o desempenho de atividades sociais e econômicas e enfatizar que *as condições de deslocamento das pessoas e bens na cidade estão intimamente relacionadas com o desenvolvimento e o bem-estar social*.

Como principais diretrizes a serem seguidas na política de mobilidade urbana, destaca a acessibilidade universal; a prioridade do transporte não motorizado sobre o motorizado e do transporte individual sobre o coletivo; a priorização de projetos de transportes coletivos estruturadores do território e indutores do crescimento; e a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos.

Paralelamente, estabelece diretrizes para a política tarifária baseadas nos princípios da equidade no acesso aos serviços, da eficiência e da modicidade. Com vistas ao barateamento das tarifas, prevê o financiamento dos serviços de transporte tanto por usuários como por beneficiários indiretos. Ademais, exige que quaisquer benefícios concedidos a determinadas classes de usuários seja precedida da previsão em lei dos recursos financeiros necessários à cobertura de perdas tarifárias

daí decorrentes e obriga os municípios a divulgarem periodicamente os impactos desses benefícios.

Ainda sobre a política tarifária, o projeto fixa regras para reajustes e revisões tarifárias, determinando que parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas, assim como das receitas alternativas, seja necessariamente incorporada às tarifas, em nome da modicidade.

O projeto trata também dos direitos dos usuários dos serviços de transporte coletivo, da gestão democrática das políticas públicas e do estabelecimento das bases para uma agenda federativa compartilhada.

No que concerne às atribuições dos órgãos públicos, destaca-se a enunciação de instrumentos de gestão passíveis de serem utilizados pelos entes federativos com vistas ao controle do uso das vias públicas, os quais envolvem a destinação de espaço preferencial para os serviços de transporte coletivo e modos de transporte não motorizados; política de estacionamentos públicos e privados; e monitoramento e controle de emissões de poluentes.

Destaque-se ainda, nesse item, a introdução de mecanismo que faculta à União a delegação da organização e da prestação de serviço de transporte interestadual de caráter urbano a Estados, Distrito Federal ou Municípios, desde que constituído convênio de cooperação ou consórcio para tal fim. Analogamente, permite aos Estados a delegação de serviços intermunicipais para Municípios.

Essas medidas podem dirimir conflitos institucionais entre Estados e Municípios que têm contribuído para agravar as condições de mobilidade nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, pois prevalece visão fragmentada acerca do sistema de mobilidade, onde cada modo ou serviço de transporte, sob jurisdição de cada governo (municipal, estadual ou federal) é tratado de maneira isolada.


Finalmente, entendemos que o projeto contribui para o desenvolvimento regional e para a melhoria das facilidades oferecidas ao turismo, na medida em que promove a eficiência urbana, a acessibilidade por transporte coletivo e a melhoria do meio ambiente. Impacta positivamente na melhoria da qualidade de vida e no bem-estar da coletividade urbana e certamente contribui para a redução das desigualdades sociais dentro de cada cidade.

### III – VOTO

Em face do exposto, voto pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei da Câmara nº 166, de 2010.

Sala da Comissão,

  
, Presidente *Eventual*

  
, Relator SENADORA ANARITA  
RELATORA AD HOC.

SENADO FEDERAL  
COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 166, DE 2010	
ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE 25/05/2011 OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)	
PRESIDENTE: SENADORA VANESSA GRAZZIOTIN	
RELATORA "AD HOC" SENADORA ANA RITA	
TITULARES	SUPLENTE
<b>BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PR, PDT, PSB, PCdoB, PRB)</b>	
WELLINGTON DIAS (PT)	1-PAULO PAIM (PT)
ANA RITA (PT)	2-JOÃO PEDRO (PT)
VANESSA GRAZZIOTIN (PCdoB)	3-JOSÉ PIMENTEL (PT)
VICENTINO ALVES (PR)	4-MAGNO MALTA (PR)
JOÃO DURVAL (PDT)	5-ACIR GURGACZ (PDT)
LÍDICE DA MATA (PSB)	6-VAGO
<b>BLOCO PARLAMENTAR (PT, PMDB, PP, PMN, PSC)</b>	
ANA AMÉLIA (PP)	1-JOÃO ALBERTO SOUZA (PMDB)
EDUARDO AMORIM (PSC)	2-LOBÃO FILHO (PMDB)
VITAL DO RÊGO (PMDB)	3-VAGO
WILSON SANTIAGO (PMDB)	4-EUNÍCIO OLIVEIRA (PMDB)
CIRO NOGUEIRA (PP)	5-IVO CASSOL (PP)
BENEDITO DE LIRA (PP)	6-GARIBALDI ALVES (PMDB)
<b>BLOCO PARLAMENTAR MINORIA (PSDB, DEM)</b>	
ATAÍDES OLIVEIRA (PSDB)	1-LÚCIA VÂNIA (PSDB)
CÍCERO LUCENA (PSDB)	2-MARISA SERRANO (PSDB)
MARIA DO CARMO ALVES (DEM)	3-JOSÉ AGRIPIANO (DEM)
<b>PTB</b>	
MOZARILDO CAVALCANTI	1-ARMANDO MONTEIRO
<b>PSOL</b>	
VAGO	1- VAGO

**PARECER Nº 983, DE 2011**  
**(Da Comissão de Serviços de Infraestrutura)**

RELATOR: Senador ACIR GURGACZ

**I – RELATÓRIO**

O Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 166, de 2010, (PL nº 694, de 1995, na Casa de origem), que objetiva instituir as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), resulta da sistematização de quatro proposições que tramitavam na Câmara dos Deputados: o próprio Projeto de Lei (PL) nº 694, de 1995, do Deputado Alberto Goldman, que “institui as Diretrizes Nacionais do Transporte Coletivo Urbano e dá outras providências”; o PL nº 1.974, de 1996, do Deputado Chico da Princesa, que “dispõe sobre a prestação de serviços de transporte rodoviário coletivo de passageiros sob o regime de concessão ou permissão, e dá outras providências”; o PL nº 2.234, de 1999, do Deputado Sérgio Carvalho, que “dispõe sobre sistema integrado de transporte coletivo urbano”; e o mais recente, o PL nº 1.687, de 2007, de iniciativa do Poder Executivo, que “institui as diretrizes da política de mobilidade urbana e dá outras providências”.

A proposição desdobra-se em vinte e oito artigos, distribuídos em sete capítulos.

O Capítulo I trata das disposições gerais. Define a Política Nacional de Mobilidade Urbana como um instrumento da política nacional de desenvolvimento urbano, que tem por objetivos a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território municipal; define o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana como o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do município; apresenta definições para treze expressões que serão empregadas no corpo da lei; e fixa princípios, diretrizes e objetivos da política pública que pretende instituir.

O Capítulo II dispõe sobre a regulação dos serviços de transporte público coletivo, estabelecendo diretrizes para a política tarifária, inclusive quanto à concessão de benefícios e subsídios, reajustes e revisões tarifárias. Dispõe, ainda, sobre a autorização de serviços de transporte coletivo privado, a permissão de serviços públicos de transporte individual de passageiros (táxi) e a fiscalização e o controle dos serviços de transporte público coletivo.

O Capítulo III disciplina os direitos dos usuários. Além de definir esses direitos, estabelece os instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O Capítulo IV dispõe sobre as atribuições da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios.

O Capítulo V estabelece diretrizes para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana. Apresenta um elenco de instrumentos de gestão do sistema de transporte e mobilidade urbana e regulamenta o plano de mobilidade urbana.

O Capítulo VI trata dos instrumentos de apoio à mobilidade urbana. Determina que os planos plurianuais e as leis de diretrizes orçamentárias de todos os entes federativos contemplem ações programáticas e instrumentos de apoio dos sistemas de mobilidade urbana.

O Capítulo VII estabelece as disposições finais. Estende as normas propostas, no que for aplicável, para o transporte coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano; fixa o prazo de cem dias após a publicação para a vigência da nova lei; e revoga dispositivos de cinco leis vigentes.

A Exposição de Motivos (EM) que acompanhou a iniciativa do Poder Executivo argumenta no sentido de que a proposição visa a



“modernizar o marco regulatório dos serviços de transporte coletivo, defender o interesse dos usuários de tais serviços e prever a correspondente atuação da União, contribuindo para a efetivação de uma política urbana integrada para o desenvolvimento sustentável das cidades brasileiras”.

Entre os problemas de mobilidade existentes, destaca a dificuldade de acesso a serviços públicos e oportunidades de trabalho e lazer pela população de baixa renda, decorrente da falta de condições de deslocamento, assim como a poluição ambiental, os acidentes de trânsito, o consumo excessivo de energia não renovável e o comprometimento da eficiência e da competitividade das cidades, decorrentes dos congestionamentos de trânsito.

Menciona, como reflexo dessa situação, o fato de que “20% da população das grandes cidades, detentora dos meios motorizados privados de transporte (de automóveis, sobretudo), ocupa quase 80% das vias públicas”. Como agravante, traz à tona as condições de fragilidade institucional dos sistemas de transporte coletivo: “quase 100% dos serviços de ônibus urbanos são operados pela iniciativa privada sob contratos precários ou vencidos”.

Ainda nos termos da mencionada Exposição de Motivos, mecanismos regulatórios obsoletos, que não incentivam a eficiência e o bom desempenho dos serviços, mas sim apresentam reflexos negativos na qualidade e no preço das tarifas, teriam criado oportunidades para o advento e a consolidação do transporte informal.

Na Câmara dos Deputados, sob relatoria da Deputada Angela Amin, os projetos foram objeto de análise por Comissão Especial exclusiva, que emitiu parecer terminativo pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e adequação financeira e orçamentária dos quatro projetos e, no mérito, pela aprovação dos PL nº 694, de 1995; nº 2.234, de 1999, e nº 1.687, de 2007, com substitutivo; e pela rejeição do PL nº 1.974, de 1996.

O parecer da mencionada Comissão Especial destaca que o substitutivo foi desenvolvido a partir do PL nº 1.687, de 2007, do Poder Executivo, observando que as três primeiras proposições apensadas haviam

sido elaboradas anteriormente à edição da Lei de Responsabilidade Fiscal, da lei de criação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e do Estatuto da Cidade, circunstância que tornava obsoletos alguns de seus dispositivos.

Não tendo havido recurso para o Plenário, a matéria foi remetida para análise do Senado Federal em 5 de agosto de 2010.

Nesta Casa, denominado PLC nº 166, de 2010, foi distribuído às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ); de Assuntos Econômicos (CAE); de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA); de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR); e de Serviços de Infraestrutura (CI), cabendo à última a decisão terminativa.

Em 17 de novembro de 2010, a CCJ opinou pela aprovação do projeto, sem emendas, quanto aos aspectos de constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade. No mérito, sucessivamente, manifestaram-se também a favor do projeto, sem emendas, a CAE, a CMA e a CDR. Cabe agora colher a manifestação terminativa desta Comissão.

## II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar sobre matérias pertinentes a transportes e obras públicas em geral.

Ao atender a determinação constitucional inscrita no art. 21, inciso XX, da Lei Maior, que estabelece a competência da União para “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos”, o PLC nº 166, de 2010, fixa o marco regulatório do setor. Nesse sentido, orienta as ações do setor público e do setor privado com vistas a integrar os sistemas de mobilidade urbana com os objetivos da política de desenvolvimento e de expansão urbana, expressa nos planos diretores municipais.

O projeto, em síntese, pretende estabelecer princípios, diretrizes e instrumentos para que os municípios possam executar uma política de mobilidade urbana que promova a acessibilidade universal em suas dimensões econômicas, sociais, educacionais e culturais, contribuindo para o desenvolvimento urbano sustentável.

Passam a nortear a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) os princípios de: acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da PNMU; segurança nos deslocamentos das pessoas; justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Como principais diretrizes a serem observadas, destacam-se: a precedência do transporte não motorizado sobre o motorizado e do transporte coletivo sobre o individual; a priorização de projetos de transportes coletivos estruturadores do território e indutores do crescimento; a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos; e o estabelecimento de uma política tarifária baseada nos critérios de equidade no acesso aos serviços, de eficiência e de modicidade.

Com vistas à regulação tarifária, a proposição prevê o custeio dos serviços de transporte tanto por usuários como por beneficiários indiretos; determina a integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e redes de transporte; exige que quaisquer benefícios concedidos a determinadas classes de usuários seja precedida da previsão em lei dos recursos financeiros necessários à cobertura de perdas tarifárias daí decorrentes; obriga os municípios a divulgarem periodicamente os impactos desses benefícios; fixa regras para reajustes e revisões, determinando que parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas, assim como das receitas alternativas, seja necessariamente apropriada em proveito da modicidade; e determina critérios e periodicidade para os reajustes de valores.

O projeto trata também dos direitos dos usuários dos serviços de transporte coletivo, entre os quais o de receber “serviço adequado” nos

termos da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, o de participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana e o de ser informado sobre itinerários, horários, tarifas e meios de interação entre os modos de transporte.

Adiante, o PLC nº 166, de 2010, estabelece a distribuição de competências administrativas entre a União, os estados e os municípios.

Merece destaque, nesse aspecto, a introdução de mecanismo que faculta à União a delegação da organização e da prestação de serviço de transporte interestadual de caráter urbano aos estados, ao Distrito Federal ou aos municípios, desde que constituído convênio de cooperação ou consórcio para tal fim. Analogamente, permite aos estados a delegação de serviços intermunicipais para municípios. Tais instrumentos poderão contribuir para evitar conflitos institucionais entre estados e municípios que têm contribuído para agravar as condições de mobilidade nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas.

Os princípios, diretrizes e instrumentos fixados na lei proposta deverão consubstanciar-se no Plano de Mobilidade Urbana, a ser necessariamente elaborado por todos os municípios sujeitos à obrigatoriedade do plano diretor de que trata o art. 182 da Constituição Federal.

Cumpre, por fim, destacar que a proposição sob exame resulta de muitos anos de debates, que se iniciaram com a apresentação, em 1995, do PL nº 694, do Deputado Alberto Goldman. O Poder Executivo, a seu turno, antes de encaminhar ao Congresso Nacional o projeto que culminou com a redação ora submetida ao Senado Federal, promoveu diversas audiências públicas, no âmbito das Conferências e do Conselho das Cidades. Na Câmara dos Deputados, a matéria foi debatida em comissão especial ao longo de três anos. A elaboração do projeto em pauta foi marcada, assim, pelo debate democrático de seus preceitos.

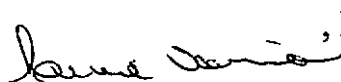
Ao estabelecer o marco legal destinado a regular os diversos modos de mobilidade urbana, o projeto supre uma lacuna normativa que perdura desde a promulgação constitucional de 1988. Nesse contexto, consideramos que a proposição contribui adequadamente para conferir efetividade ao comando inscrito no art. 182 da Constituição Federal, no sentido de que a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder

Público municipal, conforme as diretrizes gerais fixadas na legislação federal, promova o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e assegure o bem-estar de seus habitantes.

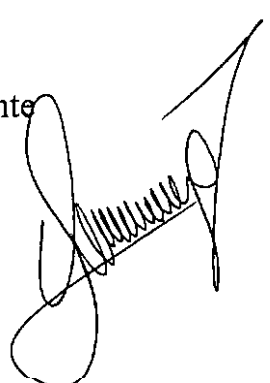
### III – VOTO

Em face do exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 166, de 2010.

Sala da Comissão,



, Presidente



, Relator

## EMENDA DE REDAÇÃO Nº - CI

Dê-se ao § 9º do art. 9º do PLC 166, de 2010, a seguinte redação:

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

### Justificativa

A presente emenda visa modificar a expressão “**dos custos de operação**” por “**da prestação do serviço**”, considerando que esta forma de expressão vem sendo adotada na legislação que trata das concessões públicas, conforme se verifica no art. 175 da Constituição Federal e na Lei 8987 de 1995, que “Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos ...”.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'S' or 'J' shape with a vertical line extending upwards from the right side.

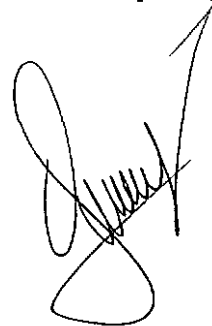
## EMENDA DE REDAÇÃO Nº 7 - CI

Dê-se ao § 3º do art. 9º do PLC 166, de 2010, a seguinte redação:

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se déficit ou subsídio tarifário.

### Justificativa

A presente emenda visa modificar a expressão “dos custos de operação” por “da prestação”, considerando que esta forma de expressão vem sendo adotada na legislação que trata das concessões públicas, conforme se verifica no art. 175 da Constituição Federal e na Lei 8987 de 1995, que “Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos ...”.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'S' followed by a series of vertical strokes and a final upward-pointing stroke.

## EMENDA DE REDAÇÃO Nº .. - CI

Dê-se ao § 7º do art. 9º do PLC 166, de 2010, a seguinte redação:

§ 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.

### Justificativa

A presente emenda visa modificar a expressão “**dos custos de operação**” por “**da prestação do serviço**”, considerando que esta forma de expressão vem sendo adotada na legislação que trata das concessões públicas, conforme se verifica no art. 175 da Constituição Federal e na Lei 8987 de 1995, que “Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos ...”.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'S' or 'B' shape followed by a series of vertical strokes and a final flourish.



## **EMENDA DE REDAÇÃO Nº - CI**

Dê-se ao § 1º do art. 9º do PLC 166, de 2010, a seguinte redação:

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

### **Justificativa**

A presente emenda visa modificar a expressão “**dos custos de operação**” por “**da prestação**”, considerando que esta forma de expressão vem sendo adotada na legislação que trata das concessões públicas, conforme se verifica no art. 175 da Constituição Federal e na Lei 8987 de 1995, que “Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos ...”.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'S' followed by a series of loops and a final vertical stroke.

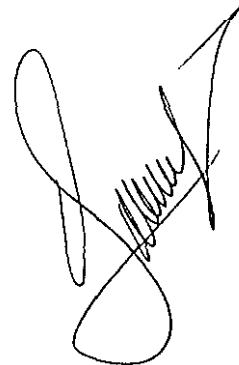
## EMENDA DE REDAÇÃO Nº - CI

Dê-se ao art. 9º do PLC 166, de 2010, a seguinte redação:

Art.9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

### Justificativa

A presente emenda visa substituir a expressão “**dos custos de operação**” por “**da prestação de serviço de transporte público coletivo**”, considerando que esta forma de expressão vem sendo adotada na legislação que trata das concessões públicas, conforme se verifica no art. 175 da Constituição Federal e na Lei 8987 de 1995, que “Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos ...”.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'S' followed by a series of loops and a final vertical stroke.

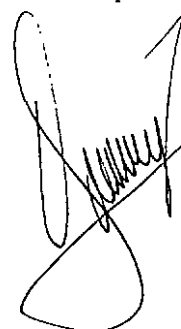
## EMENDA DE REDAÇÃO Nº - CI

Dê-se ao § 4º do art. 9º do PLC 166, de 2010, a seguinte redação:

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se superávit tarifário.

### Justificativa

A presente emenda visa modificar a expressão “**dos custos de operação**” por “**da prestação**”, considerando que esta forma de expressão vem sendo adotada na legislação que trata das concessões públicas, conforme se verifica no art. 175 da Constituição Federal e na Lei 8987 de 1995, que “Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos ...”.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'S' shape with a horizontal line across the middle and a vertical line extending upwards from the right side.

# COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

## **DECISÃO DA COMISSÃO**

A Comissão de Serviços de Infraestrutura, em Reunião realizada no dia 15 de setembro de 2011 aprovou, em decisão terminativa o Projeto de Lei da Câmara nº 166, de 2010 que *“Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.”*, de autoria do Deputado Alberto Goldman, e as Emendas nº 01 a 06 – CI, descritas a seguir:

### **EMENDA Nº 01 – CI**

Dê-se ao § 9º do art. 9º do PLC 166, de 2010, a seguinte redação:

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

### **EMENDA Nº 02 – CI**

Dê-se ao § 3º do art. 9º do PLC 166, de 2010, a seguinte redação:

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se déficit ou subsídio tarifário.

### **EMENDA Nº 03 – CI**

Dê-se ao § 7º do art. 9º do PLC 166, de 2010, a seguinte redação:

§ 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.

### **EMENDA Nº 04 – CI**

Dê-se ao § 1º do art. 9º do PLC 166, de 2010, a seguinte redação:

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

### **EMENDA Nº 05 – CI**

Dê-se ao art. 9º do PLC 166, de 2010, a seguinte redação:

Art.9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

### **EMENDA Nº 06 – CI**

Dê-se ao § 4º do art. 9º do PLC 166, de 2010, a seguinte redação:

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se superávit tarifário.

Sala da Comissão, 20 de setembro de 2011.

  
**Senadora LÚCIA VÂNIA**  
**Presidente**

**SENADO FEDERAL**  
**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA**  
**Projeto de Lei da Câmara nº 166, de 2010**

ASSINAM O PARECER, NA REUNIÃO DE 13/09/2011, OS SENHORES (AS) SENADORES (AS)

**PRESIDENTE:** 

**RELATOR:**

**TITULARES**

**SUPLENTE**

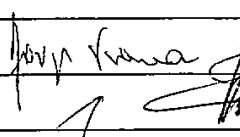
**Bloco de Apoio ao Governo (PT, PDT, PSB, PC do B, PRB)**

LINDBERGH FARIAS

1- HUMBERTO COSTA

DELCÍDIO DO AMARAL

2- JOSÉ PIMENTEL

JORGE VIANA 

3- WELLINGTON DIAS 

WALTER PINHEIRO 

4- MARCELO CRIVELLA

BLAIRO MAGGI 

5- VICENTINHO ALVES

ACIR GURGACZ 

6- PEDRO TAQUES

ANTONIO CARLOS VALADARES 

7- RODRIGO ROLLEMBERG

INÁCIO ARRUDA

8- VANESSA GRAZZIOTIN

**Bloco Parlamentar (PMDB, PP, PSC, PMN, PV)**

VALDIR RAUPP

1- ROMERO JUCÁ

WALDEMIR MOKA 

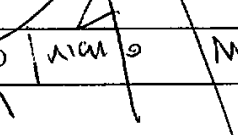
2- GEOVANI BORGES 

LOBÃO FILHO

3- ROBERTO REQUIÃO

VITAL DO RÉGO

4- JOÃO ALBERTO SOUZA

RICARDO FERRACO 

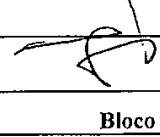
5- WILSON SANTIAGO

EDUARDO BRAGA

6- CASILDO MALDANER

CIRO NOGUEIRA

7- EDUARDO AMORIM

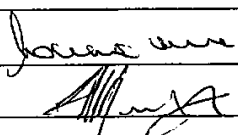
FRANCISCO DORNELLES 

8- REDITÁRIO CASSOL 

**Bloco Parlamentar (PSDB, DEM)**

FLEXA RIBEIRO

1- AÉCIO NEVES

LÚCIA VÂNIA 

2- ALOYSIO NUNES FERREIRA

CYRO MIRANDA 

3- ALVARO DIAS

DEMÓSTENES TORRES

4- JAYME CAMPOS 

**PTB**

FERNANDO COLLOR

1- ARMANDO MONTEIRO

MOZARILDO CAVALCANTI

2- JOÃO VICENTE CLAUDINO

**PSOL**

1-

PLC 166/20  
114

# **COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA**

**Matéria:** Projeto de Lei da Câmara nº 166, de 2010.

TITULARES		SUPLENTE				ABSTENÇÃO	
Bloco de Apoio ao Governo (PT / PR / PDT / PSB / PC do B / PRB)		SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	Bloco de Apoio ao Governo (PT / PR / PDT / PSB / PC do B / PRB)	
LINDBERGH FARIAS						1 - HUMBERTO COSTA	
DELÍCIO AMARAL						2 - JOSÉ PIMENTEL	
JORGE VIANA	X					3 - WELLINGTON DIAS	X
WALTER PINHEIRO	X					4 - MARCELO CRIVELLA	
BLAIRO MAGGI						5 - VICENTINHO ALVES	
ACIR GURGACZ (Relator)	X					6 - PEDRO TAQUES	
ANTONIO CARLOS VALADARES	X					7 - RODRIGO ROLLEMBERG	
INÁCIO ARRUDA						8 - VANESSA GRAZZIOTIN	
(PMDB / PP / PSC / PMN / PV)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO		(PMDB / PP / PSC / PMN / PV)	SIM
VALDIR RAUPP						1 - ROMERO JUCA	
WALDEMIR MOKA	X					2 - GEOVANI BORGES	X
LOBÃO FILHO						3 - ROBERTO REQUIÃO	
VITAL DO RÊGO						4 - JOÃO ALBERTO SOUZA	
RICARDO FERRAÇO	X					5 - WILSON SANTIAGO	
EDUARDO BRAGA						6 - CASILDO MALDANER	
CIRO NOGUEIRA						7 - EDUARDO AMORIM	
FRANCISCO DORNELLES	X					8 - EDITÁRIO CASSOL	X
(PSDB/DEM)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO		(PSDB/DEM)	SIM
FLEXA RIBEIRO						1 - AÉCIO NEVES	
LÚCIA VÂNIA	X					2 - ALOYSIO NUNES FERREIRA	
CYRO MIRANDA	X					3 - MARIO COUTO	
DEMÓSTENES TORRES						1 - JAYME CAMPOS	X
(PTB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO		(PTB)	SIM
FERNANDO COLLOR						1 - ARMANDO MONTEIRO	
MOZARILDO CAVALCANTI						2 - JOÃO VICENTE CLAUDINO	
(PSOL)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO		(PSOL)	SIM

**TOTAL:** 13 Sim: 12 Não: 0 Abstensão: 0 Autor: 0 Presidente: 4

Sala das Reuniões, em 15/09/2011.

**Senador**  
**Presidente** *José Sarney*

**Obs.:** O voto do Autor da Proposição não será computado, consignando-se sua presença para efeito de Quorum (art. 132, § 8º - RISF)

# **COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA**

**Matéria:** Emendas nº 01 a 6 – CI ao Projeto de Lei da Câmara nº 166, de 2010.

TITULARES				SUPLENTE			
Bloco de Apoio ao Governo (PT / PR / PDT / PSB / PC do B / PRB)				Bloco de Apoio ao Governo (PT / PR / PDT / PSB / PC do B / PRB)			
LINDBERGH FARIAS				1 – HUMBERTO COSTA			
DELÍCIO AMARAL				2 – JOSÉ PIMENTEL			
JORGE VIANA	X			3 – WELLINGTON DIAS	X		
WALTER PINHEIRO	X			4 – MARCELO CRIVELLA			
BLAIRO MAGGI				5 – VICENTINHO ALVES			
ACIR GURGACZ (Relator)	X			6 – PEDRO TAQUES			
ANTONIO CARLOS VALADARES	X			7 – RODRIGO ROLLEMBERG			
INÁCIO ARRUDA				8 – VANESSA GRAZZIOTIN			
(PMDB / PP / PSC / PMN / PV)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	(PMDB / PP / PSC / PMN / PV)	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
VALDIR RAUPP				1 – ROMERO JUCA			
WALDEMIR MOKA	X			2 – GEOVANI BORGES	X		
LOBÃO FILHO				3 – ROBERTO REQUIÃO			
VITAL DO RÉGO				4 – JOÃO ALBERTO SOUZA			
RICARDO FERRAÇO	X			5 – WILSON SANTIAGO			
EDUARDO BRAGA				6 – CASILDO MALDANER			
CIRO NOGUEIRA				7 – EDUARDO AMORIM			
FRANCISCO DORNELLES	X			8 – REDITÁRIO CASSOL	X		
PSDB/DEM	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	PSDB/DEM	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
FLEXA RIBEIRO				1 – AÉCIO NEVES			
LÚCIA VÂNIA	X			2 – ALOYSIO NUNES FERREIRA			
CYRO MIRANDA	X			3 – MÁRIO COUTO			
DEMÓSTENES TORRES				1- JAYME CAMPOS	X		
PTB	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	PTB	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
FERNANDO COLLOR				1 – ARMANDO MONTEIRO			
MOZARILDO CAVALCANTI				2 – JOÃO VICENTE CLAUDINO			
PSOL	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	PSOL	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO

TOTAL: 13 Sim: 12 Não: 0 Abstenção: 0 Autor: 0 Presidente: 1

Sala das Reuniões, em 15/09/2011.

*Senador*  
**Presidente** *Renan Jansen*

Obs.: O voto do Autor da Proposição não será computado, consignando-se sua presença para efeito de Quorum (art. 132, § 8º - RISF)



SECRETARIA DE COMISSÕES  
SERVIÇO DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

**TEXTO FINAL AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 166, DE 2010  
APROVADO EM 15/09/2011.**

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I  
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o *caput* deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 39 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade.

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

- a) de passageiros;
- b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

- a) coletivo;
- b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

- a) público;
- b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

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

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

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

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

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

## Seção I Das Definições

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

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se as legislações em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

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

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

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

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

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

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

## Seção II

### Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

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

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

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

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

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

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

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

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

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

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

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

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

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

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

## CAPÍTULO II DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 1º 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.

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

§ 3º Na aplicação do § 1º, observar-se-á o previsto nos arts. 14 a 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

Art.9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se déficit ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se superávit tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de superávit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 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.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

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

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

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

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

§ 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.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

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

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

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

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

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

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

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 demais entes federativos.

### CAPÍTULO III DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

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:

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

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

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

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

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão 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; e

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

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

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

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

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

#### CAPÍTULO IV DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

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

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

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

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



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

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

VII – prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

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

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

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

Parágrafo único. 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.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

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

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

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

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

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

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

- I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;
- II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;
- III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e
- IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

- I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;
- II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;
- III - implantar a política tarifária;
- IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;
- V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;
- VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e
- VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

- I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;
- II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita para aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da Lei;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, integrada à e parte da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridade ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

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

IX – convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

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

V - a integração dos modos de transporte público destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte e carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;

VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado, no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé, por bicicleta e de acordo com a legislação vigente.

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

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para o elaborar. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam a exigência desta Lei.

## CAPÍTULO VI DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

## CAPÍTULO VII DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Esta Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.

Art. 27. Esta Lei entra em vigor após decorridos 100 (cem) dias de sua publicação oficial.

Art. 28. Ficam revogados o art. 9º do Decreto-Lei nº 3.326, de 3 de junho de 1941; os arts. 51 e 52 do Decreto-Lei nº 5.405, de 13 de abril de 1943; o § 5º do art. 630 do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943; a Seção 7 do art. 1º e a alínea *m* do art. 3º da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973; e a Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975.

Sala da Comissão, 15 de setembro de 2011 .

**Senadora LÚCIA VÂNIA**  
**Presidente**

## **LEGISLAÇÃO CITADA, ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA**

### **CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988**

.....  
Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

- I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;
- II - orçamento;
- III - juntas comerciais;
- IV - custas dos serviços forenses;
- V - produção e consumo;
- VI - florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição;
- VII - proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico;
- VIII - responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;
- IX - educação, cultura, ensino e desporto;
- X - criação, funcionamento e processo do juizado de pequenas causas;
- XI - procedimentos em matéria processual;
- XII - previdência social, proteção e defesa da saúde;
- XIII - assistência jurídica e Defensoria pública;
- XIV - proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência;
- XV - proteção à infância e à juventude;
- XVI - organização, garantias, direitos e deveres das polícias civis.

§ 1º - No âmbito da legislação concorrente, a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais.

§ 2º - A competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados.

§ 3º - Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades.

§ 4º - A superveniência de lei federal sobre normas gerais suspende a eficácia da lei estadual, no que lhe for contrário.

.....  
Art. 27. O número de Deputados à Assembléia Legislativa corresponderá ao triplo da representação do Estado na Câmara dos Deputados e, atingido o número de trinta e seis, será acrescido de tantos quantos forem os Deputados Federais acima de doze.

§ 1º - Será de quatro anos o mandato dos Deputados Estaduais, aplicando- se-lhes as regras desta Constituição sobre sistema eleitoral, inviolabilidade, imunidades, remuneração, perda de mandato, licença, impedimentos e incorporação às Forças Armadas.

---

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

---

Art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.

§ 1º - O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil.

§ 2º - Esse direito não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez.

§ 3º - Os imóveis públicos não serão adquiridos por usucapião.

---

#### **LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001.**

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

Senado Federal  
Secretaria de Comissões  
Subsecretaria de Apoio às Comissões Permanentes  
Comissão de Serviços de Infraestrutura

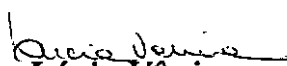
Ofício nº 072/2011-CI

Brasília, 15 de setembro de 2011.

*Excelentíssimo Senhor Presidente,*

*Nos termos do § 2º, do art. 91 do Regimento Interno do Senado Federal, comunico a Vossa Excelência que esta Comissão **aprovou**, em **Decisão Terminativa**, na reunião realizada no dia 15 de setembro do ano em curso, o **Projeto de Lei da Câmara nº 166, de 2010**, que “Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.”, de autoria do Deputado Alberto Goldman, com as Emendas nº 01 a 06 – CI.*

*Respeitosamente,*

  
**Senadora Lúcia Vânia**  
Presidente da Comissão

*Excelentíssimo Senhor  
**Senador José Sarney**  
Presidente do Senado Federal  
N E S T A*

Publicado no DSF, de 24/09/2011.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

OS: 14921/2011