



# CONGRESSO NACIONAL

## EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória Nº 818**, de 2018, que *"Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)	001; 002; 003; 004
Deputado Federal Mauro Lopes (PMDB/MG)	005; 006
Deputado Federal José Guimarães (PT/CE)	007; 008
Deputado Federal Miguel Haddad (PSDB/SP)	009; 010; 011; 012; 013; 014
Deputada Federal Leandre (PV/PR)	015; 016; 017
Deputado Federal Vitor Lippi (PSDB/SP)	018
Senador Pedro Chaves (PSC/MS)	019
Deputado Federal Weverton Rocha (PDT/MA)	020; 021
Deputada Federal Professora Dorinha Seabra Rezende (DEM/TO)	022; 023
Senador Eduardo Lopes (PRB/RJ)	024
Deputado Federal Izalci Lucas (PSDB/DF)	025
Deputado Federal Carlos Zarattini (PT/SP)	026; 027; 028
Senador Roberto Rocha (PSDB/MA)	029
Senador Wilder Morais (PP/GO)	030
Deputado Federal João Paulo Papa (PSDB/SP)	031; 032
Deputado Federal Paulo Pimenta (PT/RS)	033; 034; 035
Deputado Federal Ezequiel Fonseca (PP/MT)	036
Deputado Federal Alfredo Kaefer (PSL/PR)	037; 038; 039

**TOTAL DE EMENDAS: 39**

**DESPACHO:** Encaminhe-se à Comissão Mista da Medida Provisória nº 818, de 2018



Página da matéria



**MPV 818  
00001**

**SENADO FEDERAL**  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

**EMENDA nº - CM**  
(à MPV nº 818, de 2018)

Dê-se ao artigo 2º da Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“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;**

**III - prioridade dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;**

**IV - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;**

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

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

**VII - priorização de projetos de transporte público coletivo:**

- a- estruturadores do território urbano;**
- b- indutores do desenvolvimento urbano integrado;**
- c- de corredores exclusivos em vias urbanas;**
- d- de faixas preferenciais em vias urbanas;**

**VIII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.**

**XI – garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.**



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

**X – tratamento tributário que beneficie o usuário do transporte público coletivo de passageiros, mediante incentivos fiscais ao serviço ofertado.**

**XI – recuperação dos investimentos realizados em infraestrutura de transporte público coletivo de passageiros de que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos mediante instituição de contribuição de melhoria.**

Art. 24.....

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana será compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta Lei.

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

§ 6º Os Municípios que descumprirem o prazo previsto no § 4º ficarão impedidos de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana até que seja elaborado o plano a que refere o caput.” (NR)

## JUSTIFICATIVA

Decorrido seis anos da sanção da Lei nº 12.587/2012, constata-se a necessidade de revisar a presente lei, de forma de adequá-la a realidade das cidades quanto a mobilidade urbana.

Ao tratarmos das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, é importante deixar destacado em um inciso específico (inciso III, artigo 6º) no texto da lei a diretriz da prioridade do transporte público coletivo sobre o transporte individual de passageiros.

Considerando o número crescente de veículos nas cidades, o que tem gerado o aumento acentuado de congestionamentos das vias urbanas, prejudicando assim a mobilidade das pessoas, é importante priorizar projetos de melhorem a



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

mobilidade urbana, como os projetos de corredores exclusivos e de faixa preferenciais destinadas ao transporte público coletivo.

Além disso, há necessidade de estabelecer uma nova diretriz que permita garantir a sustentabilidade dos atuais sistemas de transporte público coletivo das cidades de forma de preservar os direitos básicos dos usuários, como a continuidade do serviço, o acesso universal para todos mediante tarifas módicas.

Sob mesmo prisma, é importante introduzir uma diretriz que permita estabelecer uma política tributária que beneficie o usuário do transporte público coletivo, mediante incentivos fiscais que resultem em uma tarifa mais módica pelo serviço público prestado, ou seja, uma passagem mais barata para aquele que utiliza o transporte público.

Outra diretriz necessária a ser inserida na Política Nacional de Mobilidade Urbana é a que permita o poder público recuperar os investimentos realizados em infraestrutura para transporte público coletivo que tenham resultado na valorização de imóveis privados nas áreas urbanas.

Dessa forma a presente emenda permitirá que o poder público possa aprimorar a política de mobilidade urbana de sua cidade.

Sala da Comissão, 05 de fevereiro de 2018.

Senador **ACIR GURGACZ**  
**PDT/RO**



MPV 818  
00002

SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

**EMENDA nº - CM**  
(à MPV nº 818, de 2018)

Dê-se ao artigo 2º da Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 8º .....

.....

**X – incentivo ao pagamento da tarifa por meio eletrônico, mediante o estabelecimento de valores tarifários diferenciados.**

.....

**§ 4º A concessão de novos 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.**

**§ 5º A concessão de benefícios tarifários nos serviços de transporte público coletivo, sempre que possível, deve considerar a capacidade econômica e financeira dos usuários beneficiados, visando atender aqueles que realmente necessitem da assistência social do poder público.**

**§ 6º Os atuais benefícios tarifários serão revistos no prazo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta lei, com objetivo de se adequarem ao teor expresso nos § 4º e 5º.**

.....

Art. 24. ....

**§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana será compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta Lei.**



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

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

§ 6º Os Municípios que descumprirem o prazo previsto no § 4º ficarão impedidos de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana até que seja elaborado o plano a que refere o caput." (NR)

## JUSTIFICATIVA

Decorrido seis anos da sanção da Lei nº 12.587/2012, constata-se a necessidade de revisar a presente lei, de forma de adequá-la a realidade das cidades quanto a mobilidade urbana.

A maioria das cidades brasileiras já dispõem de sistemas de pagamento da tarifa do transporte público coletivo de passageiros, mediante créditos eletrônicos inseridos em cartões de pagamento.

Essa modalidade de pagamento traz maior segurança a bordo do transporte público coletivo para os usuários, pois elimina o manuseio de dinheiro, bem como concede maior celeridade ao serviço, uma vez que evita a formação de longas filas que acontecem por causa da demora que existe quando o pagamento é feito em dinheiro.

Dessa forma é importante estabelecer uma nova diretriz na política tarifária que permita o incentivo ao pagamento por meio eletrônico da tarifa, mediante valor diferenciado daquele que realiza o pagamento em dinheiro.

Outro ponto que há necessidade de ser revisto nas diretrizes para política tarifária é com relação aos benefícios tarifários concedidos para determinadas categorias de usuários, mais conhecidas como gratuidades.

No custeio da gratuidade no transporte público é importante observar que a tarifa desse serviço público é o resultado do seu custo dividido pelo número de usuários pagantes. Assim quanto maior o número de usuários beneficiados pelo passe livre, menor será o número de pagantes e consequentemente, maior vai ser o valor da tarifa.



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

Para cada um real gasto com passagem de ônibus, trens e metros, 19 centavos são destinados ao custeio dessas gratuidades.

Na verdade, estamos vivendo uma grande injustiça social onde pessoas menos favorecidas da sociedade e que utilizam o transporte público todos os dias são obrigadas a financiar uma política de assistência social.

Se verificarmos a Constituição Federal, vamos observar que “assistência social deve ser prestada para aquele que dela necessitar” (Art. 203) e como faz parte da seguridade social, medidas de assistência social devem ser financiadas pelo orçamento público (Art. 195).

Assim a presente emenda não visa proibir as gratuidades nos serviços transporte público coletivo, e sim estabelecer que as novas gratuidades sejam custeadas com recursos públicos e não mais pelos usuários do sistema de transporte público coletivo, bem como, ao conceder a gratuidade, o poder público esteja atento a condição financeira do usuário beneficiado, como forma de beneficiar aquele usuário que realmente precisa de assistência e proteção do Estado.

Sala da Comissão, 05 de fevereiro de 2018.

Senador **ACIR GURGACZ**  
PDT/RO



**MPV 818  
00003**

**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete Senador ACIR GURGACZ**

**EMENDA nº - CM**  
(à MPV nº 818, de 2018)

Dê-se ao artigo 2º da Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 22.....”

.....

**VII – priorizar o transporte público coletivo no sistema viário;**

.....

Art. 24.....

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana será compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta Lei.

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

§ 6º Os Municípios que descumprirem o prazo previsto no § 4º ficarão impedidos de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana até que seja elaborado o plano a que refere o caput.” (NR)



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

## JUSTIFICATIVA

Decorrido seis anos da sanção da Lei nº 12.587/2012, constata-se a necessidade de revisar a presente lei, de forma de adequá-la a realidade das cidades quanto a mobilidade urbana.

Nos últimos anos tem se observado número crescente de veículos nas cidades, o que tem gerado o aumento acentuado de congestionamentos das vias urbanas, prejudicando assim a mobilidade das pessoas,

Dessa forma o poder público tem que estar atento a este fenômeno negativo e buscar novas medidas que melhorem a mobilidade das pessoas nas cidades, principalmente para aquelas que utilizam o transporte público coletivo nos seus deslocamentos diários.

Assim, a presente emenda busca aprimorar as atribuições dos órgãos gestores visando a priorização do transporte público coletivo no sistema viário e assim beneficiar milhões de brasileiros que utilizam este meio de transporte.

Sala da Comissão, 05 de fevereiro de 2018.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Senador ACIR GURGACZ".

Senador ACIR GURGACZ

PDT/RO



MPV 818  
00004

SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

**EMENDA nº - CM**  
(à MPV nº 818, de 2018)

Dê-se ao artigo 1º da Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, a seguinte redação:

Art. 1º A Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“ Art. 1º .....

.....

§ 2º Na aplicação das disposições desta Lei, serão observadas as normas gerais de direito urbanístico estabelecidas na Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade, que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, **na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**, e em outras leis federais, bem como as regras que disciplinam a política nacional de desenvolvimento urbano, a política nacional de desenvolvimento regional e as políticas setoriais de habitação, saneamento básico e meio ambiente.

Art. 12.....

§ 2º .....

I - a promoção de audiências públicas com a participação de representantes da sociedade civil e da população;

.....



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

§ 3º As audiências públicas a que se referem o inciso I do § 2º serão precedidas de ampla divulgação em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana.

§ 4º A realização de audiências públicas ocorrerá segundo os critérios estabelecidos pela instância colegiada deliberativa a que se refere o inciso II do caput do art. 8º, respeitadas as disposições desta Lei e das leis complementares que instituírem as unidades territoriais.” (NR) “

Art. 21. ....

a) garantir o cumprimento do disposto no caput do art. 10 no prazo de cinco anos, contado da data da instituição da região metropolitana ou da aglomeração urbana; e

b) a elaboração, no âmbito da estrutura de governança interfederativa, e a aprovação pela instância colegiada deliberativa, até 31 de dezembro de 2021, do plano de desenvolvimento urbano integrado das regiões metropolitanas ou das aglomerações urbanas; e .....”  
(NR)

## JUSTIFICATIVA

O Estatuto da Metrópole estabelece diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas instituídas pelos Estados, permitindo assim uma governança interfederativa adequada aos interesses das populações residentes nas cidades situadas nessas regiões.

Considerando a existência de redes de transporte público coletivo de passageiros ligando as cidades integrantes de regiões metropolitanas e aglomerados urbanos, há necessidade que as ações a serem adotadas pela governança



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

interfederativa para melhoria da mobilidade urbana estejam em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Assim a presente emenda estabelece que as normas do Estatuto da Metrópole serão aplicadas em observância na normatização da Política Nacional de Mobilidade prevista na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Sala da Comissão, 05 de fevereiro de 2018.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "ACIR GURGACZ", is placed over a blue ink stamp of the same name.

Senador ACIR GURGACZ

PDT/RO

**EMENDA nº - CM**

**(à MPV nº 818, de 2018)**

**Dê-se ao artigo 1º da Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, a seguinte redação:**

"Art. 1º A Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art.

12.....

.....

§

**1º**

.....

.....

**VII – diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana prevista na Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012.**

**VIII – sistema de fiscalização e controle dos serviços públicos delegados preferencialmente em parceria com os demais entes federativos, inclusive no exercício da atribuição expressa no artigo 22, inciso VII da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.**

§

**2º**

.....

.....

**I - a promoção de audiências públicas com a participação de representantes da sociedade civil e da população;**

.....

.....

*§ 3º As audiências públicas a que se referem o inciso I do § 2º serão precedidas de ampla divulgação em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana.*

*§ 4º A realização de audiências públicas ocorrerá segundo os critérios estabelecidos pela instância colegiada deliberativa a que se refere o inciso II do caput do art. 8º, respeitadas as disposições desta Lei e das leis complementares que instituírem as unidades territoriais.” (NR) “*

*Art.*

*21.*

*a) garantir o cumprimento do disposto no caput do art. 10 no prazo de cinco anos, contado da data da instituição da região metropolitana ou da aglomeração urbana; e*

*b) a elaboração, no âmbito da estrutura de governança interfederativa, e a aprovação pela instância colegiada deliberativa, até 31 de dezembro de 2021, do plano de desenvolvimento urbano integrado das regiões metropolitanas ou das aglomerações urbanas; e*

*” (NR)*

## **Justificativa**

As regiões metropolitanas e aglomerados urbanos possuem redes de transporte público coletivo de passageiros maciçamente utilizados pelas populações para os seus deslocamentos diários entre as cidades integrantes nessas regiões.

Esse serviço de transporte público coletivo é gerenciado, na maioria das vezes, por um órgão gestor do Estado em parceria com as cidades que constituem a região metropolitana e o aglomerado urbano, mediante regulamentos e respeitando a autonomia de cada município.

Se considerarmos que os municípios em geral, inclusive os integrantes das regiões metropolitanas e aglomerados urbanos, são obrigados a seguir os princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, previstos na Lei 12.587/2012, principalmente no trato do serviço de transporte público coletivo de passageiros, há necessidade que o Estatuto da Metrópole discipline essa aplicabilidade por ocasião da elaboração do plano de desenvolvimento integrado, conforme previsto no artigo 12 da presente lei.

Além disso, há necessidade de permitir que o plano de desenvolvimento integrado possa adotar um sistema de fiscalização e controle dos serviços públicos delegados preferencialmente em parceria com os demais entes federativos, no caso com a União e Estados, principalmente no combate ao transporte ilegal de passageiros, o qual tem aumentado gradativamente nas regiões metropolitanas ameaçando a vida da população.

Sala da Comissão,

**Deputado Federal MAURO LOPES  
(PMDB/MG)**

**(à MPV nº 818, de 2018)**

**Dê-se ao artigo 1º da Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, a seguinte redação:**

**“Art. 1º A Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:**

**“Art. 5º .....**

**V – a rede de transporte público coletivo intermunicipal de passageiros.**

**Art. 6º .....**

**VIII – prioridade do transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.**

**Art. 7º .....**

**VIII – garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo intermunicipal de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.**

**Art.  
12.....**

.....  
.....  
.....  
*I - a promoção de audiências públicas com a participação de representantes da sociedade civil e da população;*

.....  
.....  
.....

§ 3º As audiências públicas a que se referem o inciso I do § 2º serão precedidas de ampla divulgação em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana.

§ 4º A realização de audiências públicas ocorrerá segundo os critérios estabelecidos pela instância colegiada deliberativa a que se refere o inciso II do caput do art. 8º, respeitadas as disposições desta Lei e das leis complementares que instituírem as unidades territoriais.”

(NR) “

Art.

21.

.....  
.....  
*a) garantir o cumprimento do disposto no caput do art. 10 no prazo de cinco anos, contado da data da instituição da região metropolitana ou da aglomeração urbana; e*

*b) a elaboração, no âmbito da estrutura de governança interfederativa, e a aprovação pela instância colegiada deliberativa, até 31 de dezembro de 2021, do plano de desenvolvimento urbano integrado das regiões metropolitanas ou das aglomerações urbanas; e*

.....” (NR)

### **Justificativa**

As regiões metropolitanas e aglomerados urbanos possuem redes de transporte público coletivo de passageiros largamente utilizados pelas populações para os seus deslocamentos diários entre as cidades integrantes nessas regiões.

Esse serviço de transporte público coletivo é gerenciado, na maioria das vezes, por um órgão gestor do Estado em parceria com as cidades que constituem a região metropolitana e o aglomerado urbano.

O transporte público coletivo é considerado essencial pela Constituição Federal, conforme disciplinado no artigo 30, inciso V.

Apesar disso, o Estatuto da Metrópole trata esse assunto de forma tímida no parágrafo 2º do artigo 1º da Lei 13.089/2015.

Assim sendo, a presente emenda pretende tratar de forma clara e objetiva o transporte público coletivo de passageiros no Estatuto da Metrópole, estabelecendo que as leis complementares que instituírem as regiões metropolitanas e aglomerados urbanos deverão disciplinar as redes de transporte público coletivo de passageiros que atenderão a população residente nos agrupamentos de municípios, bem como garantir a sua sustentabilidade econômica visando preservar os interesses básicos dos usuários, como a continuidade, universalidade e modicidade tarifária.

Além disso, dispor que a governança interfederativa das regiões metropolitanas e aglomerados urbanos ao tratar de transporte público coletivo considere o princípio da

prioridade desse modal sobre o transporte individual de passageiros, conforme consta da Lei 12.587/2012, como forma de melhorar os deslocamentos da população que utiliza maciçamente esse serviço público diariamente.

Sala da Comissão,

**Deputado Federal MAURO LOPES**  
**(PMDB/MG)**



EMENDA Nº \_\_\_\_\_

## **APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**DATA**  
\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_/2018

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 818, DE 2017**

**TIPO**

1 [ ] SUPRESSIVA 2 [ ] AGLUTINATIVA 3 [ ] SUBSTITUTIVA 4 [ X ] MODIFICATIVA  
5 [ x ] ADITIVA

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO JOSÉ GUIMARÃES	PT	CE	01/02

### **EMENDA ADITIVA N° \_\_\_\_\_**

Inclua-se §4º ao art. 20 da Lei nº 13.089/2015 alterado pelo art. 1º da MP nº 818/2017 com a seguinte redação:

Art. 1º.....

“ Art. 20.....

.....  
§4º Os projetos das leis complementares estaduais referidas nos artigos 3º, 4º e 5º desta Lei para a criação de uma Região Metropolitana, Aglomeração Urbana ou de Micro Região devem ser precedidos de estudos técnicos e audiências públicas envolvendo todos os Municípios pertencentes à unidade territorial, para que se justifique de forma técnica, econômica e social a necessidade do Planejamento Urbano Regional Integrado, com a definição das funções públicas de interesse comum, e aprovados nos Conselhos das Cidades dos municípios atingidos”.

### **JUSTIFICAÇÃO**

As vésperas de vencer o prazo legal estabelecido pelo Estatuto da Metrópole - Lei 13.089/15, para a sua implantação com a Governança Interfederativa e a elaboração, com a aprovação, mediante Lei Complementar Estatal, dos Planos de Desenvolvimento Integrado – PDUI, foi enviado ao Congresso Nacional, em novembro/2017 o PL9011/2017 e, agora, em 11 de janeiro/2018, a MP818/2018. Ambos com um mesmo propósito, de ganhar tempo e de retirar Direitos Constitucionais dos Municípios, da sociedade civil ,no que se refere aos debates com a participação de representantes da sociedade civil, em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana.

Num Estado Democrático e Social de Direito, como se pode permitir que um Plano Metropolitano de Desenvolvimento Urbano Integrado, que engloba um aglomerado de Municípios, não venha ser produzido através dos debates democráticos nesses Municípios?

Visando “a defesa da sociedade democrática e das liberdades fundamentais” e a defesa do adequado planejamento urbano regional integrado e participativo, com base na Constituição Federal, no Estatuto das Cidades e em Resoluções do ConCidades, consideramos ser inadequado subtrair do texto da Lei **“os debates em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana”**, sendo que os Prefeitos são obrigados a adequar os Planos Diretores Municipais ao Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado - PDUI. Sem a promoção de debates com a sociedade civil e com os técnicos do Planejamento Urbano Municipal em todos os Municípios durante o processo de elaboração dos PDUIs, seria uma afronta à autonomia Municipal e à gestão democrática das cidades prevista no Estatuto das Cidades e um dos princípios de governança interfederativa prevista no Estatuto da Metrópole. O interesse comum é para ser identificado e pactuado pelos próprios Municípios num processo democrático.

\_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_  
DATA

\_\_\_\_\_  
ASSINATURA



## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA

\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_/2018

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 2017

TIPO

1 [ ] SUPRESSIVA 2 [ ] AGLUTINATIVA 3 [ ] SUBSTITUTIVA 4 [ X ] MODIFICATIVA  
5 [ ] ADITIVA

AUTOR DEPUTADO JOSÉ GUIMARÃES	PARTIDO PT	UF CE	PÁGINA 01/02
AUTOR DEPUTADO JOSÉ GUIMARÃES	PARTIDO PT	UF CE	PÁGINA 01/02

### EMENDA MODIFICATIVA Nº \_\_\_\_\_

O art. 12 da Lei 13.089, de 12 de janeiro de 2015, alterado pelo art. 1º da MP nº 818, de 2018 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º.....  
“ Art. 12.....  
.....  
§2º.....

I – a promoção de audiências públicas e debates com a participação de representantes da sociedade civil e da população, em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana;

.....  
§3º Os debates, consultas e audiências públicas a que se refere o inciso I do § 2º serão promovidos pela instância executiva composta pelos representantes do Poder Executivo dos entes federativos integrantes das unidades territoriais urbanas a que se refere o inciso I do art. 8º, e serão precedidos de ampla divulgação em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana, com a convocação e convite dirigido aos Conselhos Municipais, às associações e entidades representativas da sociedade civil e da população.

.....(NR)”

### JUSTIFICAÇÃO

As vésperas de vencer o prazo legal estabelecido pelo Estatuto da Metrópole - Lei 13.089/15, para a sua implantação com a Governança Interfederativa e a elaboração, com a aprovação, mediante Lei Complementar Estatal, dos Planos de Desenvolvimento Integrado – PDUI, foi enviado ao Congresso Nacional, em novembro/2017 o PL9011/2017 e, agora, em 11 de janeiro/2018, a MP818/2018. Ambos com um mesmo propósito, de ganhar tempo e de retirar

Direitos Constitucionais dos Municípios, da sociedade civil ,no que se refere aos debates com a participação de representantes da sociedade civil, em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana.

Num Estado Democrático e Social de Direito, como se pode permitir que um Plano Metropolitano de Desenvolvimento Urbano Integrado, que engloba um aglomerado de Municípios, não venha ser produzido através dos debates democráticos nesses Municípios?

Visando “a defesa da sociedade democrática e das liberdades fundamentais” e a defesa do adequado planejamento urbano regional integrado e participativo, com base na Constituição Federal, no Estatuto das Cidades e em Resoluções do ConCidades, consideramos ser inadequado subtrair do texto da Lei **“os debates em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana”**, sendo que os Prefeitos são obrigados a adequar os Planos Diretores Municipais ao Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado - PDUI. Sem a promoção de debates com a sociedade civil e com os técnicos do Planejamento Urbano Municipal em todos os Municípios durante o processo de elaboração dos PDUIs, seria uma afronta à autonomia Municipal e à gestão democrática das cidades prevista no Estatuto das Cidades e um dos princípios de governança interfederativa prevista no Estatuto da Metrópole. O interesse comum é para ser identificado e pactuado pelos próprios Municípios num processo democrático.

<hr/> <hr/> <hr/> <p>____ / ____ / ____ DATA</p>	<hr/> <hr/> <hr/> <p>ASSINATURA</p>
--	-------------------------------------



**MPV 818  
00009**

**CONGRESSO NACIONAL**

## **APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>data</b> 7/2/2018	<b>Proposição</b> <b>Medida Provisória 818, de 12 de Janeiro de 2018</b>			
<b>autor</b> <b>Deputado Miguel Haddad</b>	<b>n.º do prontuário</b> 55377			
<b>1.</b> <input checked="" type="checkbox"/> Supressiva <b>2.</b> <input type="checkbox"/> Substitutiva <b>3.</b> <input type="checkbox"/> Modificativa <b>4.</b> <input type="checkbox"/> Aditiva <b>5.</b> <input type="checkbox"/> Substitutivo global				
<b>Página</b>	<b>Artigos</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>alínea</b>

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Revogar todo o conteúdo do **art. 21**, da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole e que hoje é objeto da ADI nº 5857, promovida pelo Estado do Pará e em curso perante o Supremo Tribunal Federal.

## **Justificação**

O art. 21 traz disposição de que incorrerá em improbidade administrativa o governador ou agente público que não adotar providências para a elaboração e aprovação do PDUI, no prazo de 3 anos da entrada em vigor da Lei (vigência a partir de 13/01/2015, prorrogada com a edição da MP 818/18).

Para tanto, é necessário garantir recursos financeiros para a ampla estrutura logística e de pessoal à entidade, pública ou privada, que vier a ser responsável pela elaboração do PDUI. Ressalta-se que até o presente, das 20 Regiões Metropolitanas mais importantes do país, apenas um Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado foi aprovado, que é o da Região Metropolitana de Vitória, o que demonstra o tamanho abismo existente entre o exíguo prazo e a efetiva elaboração e aprovação de tal plano de desenvolvimento.

Além disso, a elaboração do PDUI deve ocorrer em ambiente de amplo e democrático processo de discussão de propostas do poder público e da sociedade civil. Para tanto, o Estatuto da Metrópole determina a realização de audiências públicas e debates em cada município que integre as unidades territoriais instituídas no Brasil, e essa determinação, entretanto, não se compatibiliza com as questões de interesse comum, cujas soluções devem ser buscadas de maneira integrada e compartilhada.

Por seu turno, o exíguo prazo determinado no indigitado art. 21, ora prorrogado, não tem como ser exigido de governadores e prefeitos, chefes dos Poderes Executivos estadual e municipal, respectivamente, até porque, e sobretudo, a aprovação de lei complementar estadual instituindo o PDUI é da competência exclusiva do Poder Legislativo Estadual, de maneira que governadores e agentes públicos não podem, nem devem, ser punidos por tal aberração.

DEPUTADO MIGUEL HADDAD



**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>data</b> <b>07/02/2018</b>	<b>Proposição</b> <b>Medida Provisória 818, de 12 de Janeiro de 2018</b>		
<b>autor</b> <b>Deputado Miguel Haddad</b>			<b>n.º do prontuário</b> <b>55377</b>
<b>1. <input type="checkbox"/> Supressiva    2. <input type="checkbox"/> Substitutiva    3. X Modificativa    4. <input type="checkbox"/> Aditiva    5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global</b>			
<b>Página</b>	<b>Artigos</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Alterar a redação do art 1º da Lei 13.089 de 2015.

Art 1º .....

.....

§ 2º - Na aplicação das disposições desta Lei, serão observadas as normas gerais de direito urbanístico, estabelecidas na [Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade](#), que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

**Justificação**

Não há regras que disciplinam a política nacional de desenvolvimento urbano e a política nacional de desenvolvimento regional, pela ausência de leis que deveriam instituir tais políticas.

Por outro lado, nota-se o uso inadequado das expressões “políticas setoriais de habitação, de saneamento básico, de mobilidade urbana e de meio ambiente”, pois tais políticas envolvem uma gama infinita de todo o tipo de legislação, das três esferas de governo, muitas delas em nível inferior ao da Lei nº 13.089, de 2015.

O correto seria mencionar a Política Nacional de Habitação (Lei nº 11.124, de 16 de junho de 2005); de Saneamento Básico (Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007), de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012) e de Meio Ambiente (Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981), mas nenhuma dessas leis faz menção às regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões e às respectivas políticas de integração regional, objetivando à organização, ao planejamento e à execução das funções públicas de interesse comum. Em suma, todas essas leis ignoram as disposições contidas no art. 25, § 3º, da Constituição Federal.



## **APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>data</b> 07/02/18	<b>Proposição</b> <b>Medida Provisória 818, de 12 de Janeiro de 2018</b>		
<b>autor</b> <b>Deputado Miguel Haddad</b>		<b>n.º do prontuário</b> 55377	
<b>1. <input type="checkbox"/> Supressiva</b>	<b>2. <input type="checkbox"/> Substitutiva</b>	<b>3. X Modificativa</b>	<b>4. <input type="checkbox"/> Aditiva</b>
<b>Página</b>	<b>Artigos</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>
<b>TEXTO / JUSTIFICAÇÃO</b>			

Altera o art. 7º da Lei 13.089 de 2015.

V – participação de representantes da sociedade civil nos processos de planejamento e de tomada de decisão, nos termos da lei complementar que instituir região metropolitana, aglomeração urbana ou microrregião.

### **Justificação**

A alteração da redação do art. 7º, inciso V objetiva adequar o novo texto à alteração proposta para o art. 8º, § 1º.

DEPUTADO MIGUEL HADDAD



**MPV 818  
00012**

**CONGRESSO NACIONAL**

## **APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>data</b> 07/02/18	<b>Proposição</b> <b>Medida Provisória 818, de 12 de Janeiro de 2018</b>		
<b>autor</b> <b>Deputado Miguel Haddad</b>		<b>n.º do prontuário</b> 55377	
<b>1. <input type="checkbox"/> Supressiva</b>	<b>2. <input type="checkbox"/> Substitutiva</b>	<b>3. X Modificativa</b>	<b>4. <input type="checkbox"/> Aditiva</b>
<b>Página</b>	<b>Artigos</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>
<b>TEXTO / JUSTIFICAÇÃO</b>			

Alterar o art. 10 da Lei 13.089 de 2015.

Art. 10 .....

§ 4º O plano previsto no *caput* deste artigo será elaborado de forma conjunta e cooperada por representantes do Estado, dos municípios integrantes da unidade regional e da sociedade civil organizada e aprovado pela instância colegiada, a que se refere o inciso I, do art. 8º desta Lei, antes de seu encaminhamento à apreciação da Assembleia Legislativa.

### **Justificação**

A alteração proposta é necessária ante a nova redação dada ao art. 8º, conforme teor da Emenda nº 3 também apresentada pelo Deputado Miguel Haddad

DEPUTADO MIGUEL HADDAD



CONGRESSO NACIONAL

**MPV 818  
00013**

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 07/02/2018	Proposição <b>Medida Provisória 818, de 12 de Janeiro de 2018</b>			
autor <b>Deputado Miguel Haddad</b>		n.º do prontuário 55377		
<input type="checkbox"/> 1. Supressiva <input type="checkbox"/> 2. Substitutiva <input checked="" type="checkbox"/> 3. X Modificativa <input type="checkbox"/> 4. Aditiva <input type="checkbox"/> 5. Substitutivo global				
Página	Artigos	Parágrafo	Inciso	alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Alterar o paragrafo 4º do artigo 12 da MPV nº 818/18

§ 4º A realização de audiências públicas ocorrerá segundo os critérios estabelecidos pela instância colegiada normativa e deliberativa a que se refere o inciso I do art. 8º, respeitadas as disposições desta Lei e das leis complementares que instituírem as unidades territoriais.

## Justificação

A redação do § 4º foi apresentada pela Medida Provisória nº 818, de 2018, e precisa ser alterada para se adequar à nova redação do art. 8º, proposta em emenda do Dep. Miguel Haddad

DEPUTADO MIGUEL HADDAD



CONGRESSO NACIONAL

MPV 818  
00014

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 07/02/18	Proposição <b>Medida Provisória 818, de 12 de Janeiro de 2018</b>			
autor <b>Deputado Miguel Haddad</b>		n.º do prontuário 55377		
1. <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. X Modificativa	4. <input type="checkbox"/> Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
Página	Artigos	Parágrafo	Inciso	alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Alterar o art 8º da Lei 13.089 de 2015.

Art. 8º A estrutura da governança interfederativa de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, a ser definida em lei complementar estadual, deverá contemplar, no mínimo:

I – uma instância colegiada de caráter normativo e deliberativo, integrada por representantes dos municípios da unidade regional e do Estado, vinculados às funções públicas de interesse comum, e

II – uma entidade pública, com a finalidade de promover assessoramento à instância colegiada, à qual estará integrada, em questões administrativas, técnicas e executivas (agência regional).

§ 1º Lei complementar que instituir região metropolitana, aglomeração urbana ou microrregião estabelecerá os critérios para a participação da sociedade civil organizada no âmbito do colegiado referido no inciso I deste artigo.

§ 2º A participação dos entes federados no colegiado a que se refere o inciso I deste artigo não necessita ser paritária, desde que apta a prevenir a concentração do poder decisório no âmbito de um único ente.

## Justificação

O art. 8º apresenta uma redação confusa e de questionável técnica legislativa, que cobre de dúvidas o corpo do referido artigo, resultando em insegurança jurídica para o aplicador da lei.

O inciso I remete a uma instância executiva, formada por (i) prefeitos dos municípios que integram a unidade regional (ou seus representantes) e (ii) representantes do Estado e, se for o caso, da União, desde que a unidade territorial seja urbana, o que é impossível de se alcançar.

Como pode o Estado criar, mediante lei complementar, uma unidade territorial que seja urbana, se o novo território, por força do art. 25, § 3º, da Constituição Federal, deve ser formado por municípios limítrofes, os quais, na sua esmagadora maioria, são constituídos de áreas urbanas e rurais?

Além do mais, nota-se que nessa instância estão presentes os titulares das funções públicas de interesse comum – Estado e municípios – aos quais é deferida competência constitucional (e a ninguém mais) para deliberar, por intermédio de seus representantes, sobre a organização, o planejamento e a execução dessas funções na unidade regional.

Mas, o legislador resolveu transferir a *competência deliberativa* a uma instância colegiada, definida no inciso II, do art. 8º. E à instância executiva, o que cabe, afinal? Executar o quê?

O inciso II, por sua vez, trata de uma instância colegiada, de características deliberativas, com a participação da sociedade civil. Se é colegiada, quais os demais membros dessa instância? Seriam os representantes do Poder Executivo de cada ente federado, integrantes da instância executiva?

No caso do inciso II, há uma lacuna, uma omissão. E em casos como este impõe-se a seguinte advertência: não se pode interpretar aquilo que o texto legal não disciplinou. Assim, entende-se que as disposições contidas no inciso II, do art. 8º são inócuas, portanto, inaplicáveis, carecendo sua reforma integral.

O inciso III, por sua vez, retrata uma organização pública, com funções técnico-consultivas. De início, o termo *organização pública* foi utilizado inadequadamente, sem o rigor da técnica legislativa e da hermenêutica jurídica. Organização pública tem o mesmo significado de administração pública e esta é definida, em termos amplos, como sendo o conjunto de órgãos (administração direta) e de entidades (administração indireta) que possuem como principal objetivo o desempenho de toda a atividade administrativa dos entes federados (União, Estados, Municípios e Distrito Federal).

Ainda, essa entidade de direito público deverá estar revestida de funções administrativas, técnicas e executivas, eis que, em face de sua natureza jurídica, deverá promover, em nome do colegiado, a organização, o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum.

O inciso IV, por derradeiro, trata de um sistema integrado de alocação de recursos e de prestação de contas. Seria mais adequado se o legislador tivesse feito menção a um Fundo Interfederativo, com as atribuições de realizar investimentos e financiamentos para a promoção da organização, do planejamento e da execução das funções públicas de interesse comum, com recursos provenientes do Estado e dos municípios, entre outras fontes.

Portanto, a alteração proposta é mais do que necessária.

DEPUTADO MIGUEL HADDAD

**COMISSÃO MISTA DESTINADA À APRECIAÇÃO DA MEDIDA  
PROVISÓRIA N° 818, DE 2018**

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 818, DE 2018**

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

**EMENDA**

O art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 818, de 2018, passa a ter a seguinte redação:

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 24. ....

.....

XII– que sejam feitos estudos de impacto para viabilizar a arborização da circulação viária;

..... (NR).

**JUSTIFICAÇÃO**

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, cria em sua estrutura o Plano de Mobilidade

Urbana, devendo contemplar os seus princípios, os seus objetivos e as suas diretrizes, segundo o estabelecido em seu art. 24 da Lei.

As árvores fazem parte da nossa história, desde o início da colonização até os dias de hoje. São de tamanha importância que fazem o equilíbrio ambiental do planeta, desempenhando funções como o controle da temperatura, aumento da umidade do ar, controle das chuvas, qualidade de águas nos mananciais, manutenção da biodiversidade, entre outros.

Nas cidades, o interesse pela manutenção da arborização é recente e ainda pouco explorado. A correta arborização, destinando espécies que podem contribuir com o local onde serão plantadas, é de salutar importância para a qualidade de vida de todos os municípios.

É de conhecimento que as árvores podem reduzir a incidência de asma, câncer de pele e doenças relacionadas ao estresse, pois ajudam a diminuir a poluição do ar, promovem sombreamento e um ambiente atrativo, calmo e adequado para recreação; ajudam a reduzir em até 10% o consumo de energia por meio do efeito de moderação climática local e; ainda, desenvolvem um papel importantíssimo no ecossistema, pois são responsáveis por manter mais de 50% da biodiversidade.

Nesse sentido, peço aos nobres pares o apoio para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, 7 de fevereiro de 2018

**Deputada LEANDRE**

**PV/PR**

## **COMISSÃO MISTA DESTINADA À APRECIAÇÃO DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 2018**

### **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 2018**

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

#### **EMENDA**

O inciso IV do art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 818, de 2018, passa a ter a seguinte redação:

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24. ....

.....

.....

IV - a otimização da acessibilidade para pessoas idosas, pessoas com deficiência e com restrição de mobilidade;

..... (NR).

#### **JUSTIFICAÇÃO**

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, cria em sua estrutura o Plano de Mobilidade Urbana para dar efetividade a toda a política, devendo contemplar os seus princípios, os seus objetivos e as suas diretrizes, segundo o estabelecido em seu art. 24 da Lei.

No rol das preocupações estabelecidas pelos incisos do citado art. 24, vê-se uma preocupação clara para com a acessibilidade de pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, o que é justo e necessário.

**\*CD189347875209\***

Entretanto, verifica-se uma total ausência de preocupação para com as pessoas idosas, que igualmente sofrem com problemas de mobilidade e que devem merecer, também, atenção especial por parte do poder público.

Nesse caso, não estamos falando simplesmente de benefícios já conhecidos, como a redução/isenção do pagamento de passagens ou de acentos especiais nos veículos coletivos.

Entendemos que a preocupação para com as pessoas idosas na questão da mobilidade urbana deve ser igualmente permanente, no sentido de que sejam buscadas soluções para problemas frequentes, enfrentados no dia a dia, e que lhes possam garantir acessibilidade digna aos espaços públicos.

Assim sendo, entendemos que essa emenda inaugura na Política Nacional de Mobilidade Urbana uma preocupação justa e necessária para com as pessoas idosas, de forma a garantir-lhes uma preocupação permanente, permitindo-lhes uma maior e melhor acessibilidade no transporte público. Nesse sentido, peço aos nobres pares o apoio para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, 6 de fevereiro de 2018



**Deputada LEANDRE**

**PV/PR**

**\*CD189347875209\***

**COMISSÃO MISTA DESTINADA À APRECIAÇÃO DA MEDIDA  
PROVISÓRIA N° 818, DE 2018**

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 818, DE 2018**

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

**EMENDA**

O inciso III do art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 818, de 2018, passa a ter a seguinte redação:

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 24. ....

.....

.....  
III— as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, **priorizando, sempre que possível, as ciclovias;**

..... (NR).

## **JUSTIFICAÇÃO**

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, criou em sua estrutura o Plano de Mobilidade Urbana, contemplando princípios, objetivos e diretrizes, segundo o estabelecido em seu art. 24 da Lei.

Porém, dada a grande densidade populacional nos grandes centros e o costume nas demais regiões, é preciso priorizar o sistema de ciclovias, para que sejam implementadas de maneira correta e segura para todos os indivíduos que vivem nas cidades.

A demanda pela construção e uso das ciclovias é tamanho e por inúmeros motivos. Destacam-se os seguintes:

a) A pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana, realizada pelo Metrô de São Paulo em 2012, registrou 333 mil viagens diárias em bicicleta durante os dias úteis, mesmo com a infraestrutura ainda reduzida, deficiente e desconectada. Vale ressaltar que esse número já representava, naquele ano, mais do que o dobro das viagens de táxi, contabilizadas em 158 mil/dia.

b) O uso da bicicleta é benéfico à saúde dos cidadãos, pois o simples fato de usar a bicicleta como transporte os afasta do sedentarismo e de todos os problemas de saúde deles decorrentes. A atividade física regular previne doenças cardíacas e AVCs, hipertensão, ajuda a prevenir e a controlar o diabetes, aumenta a resistência aeróbica, reduz a obesidade, ativa a musculatura de todo o corpo, diminui a ocorrência de doenças crônicas, faz bem para a saúde do idoso e aumenta o tempo de vida.

c) Aumenta-se o número de vendas no comércio. Em Nova York, que implanta desde 2007 um ambicioso plano cicloviário, um dos maiores sucessos em retorno comercial foi na Avenida Vanderbilt. No terceiro ano de funcionamento, os resultados foram ainda melhores: o crescimento nas vendas foi de 102% na Vanderbilt, ao passo que na região, foi de 18%.

Nesse sentido, peço aos nobres pares o apoio para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, 7 de fevereiro de 2018

**Deputada LEANDRE**

**PV/PR**

## **COMISSÃO MISTA DA MPV 818/2018**

### **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 2018**

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

#### **EMENDA ADITIVA Nº**

Acrescente-se o seguinte artigo ao Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória nº 818, de 2018:

“Art. Acrescente-se ao art. 2º da Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, o seguinte parágrafo único:

“Art. 2º .....

.....  
Parágrafo único. O uso residencial de unidades habitacionais, ainda que temporário ou a título provisório, não está sujeito a licenciamento pelo poder público municipal.”

#### **JUSTIFICAÇÃO**

O uso residencial é atributo da propriedade urbana, isto é, integra o núcleo essencial do instituto. Assim, somente em situações excepcionais, tais como risco à saúde ou à integridade física dos seus ocupantes, pode ser limitado pelo poder de polícia estatal.

No exercício das competências conferidas pelo artigo 30, VIII, da Constituição da República, o Município pode exigir que determinadas atividades (vg. parcelamento, uso e ocupação do solo urbano) submetam-se ao controle urbanístico por meio de licenciamentos, vistorias, expedição de autos de conclusão. Tal controle, no entanto, é limitado por princípios que conformam o Estado de Direito, como a legalidade, a proporcionalidade, a isonomia e a segurança jurídica.

Em relação às categorias de uso, o ordenamento jurídico endereça o controle urbanístico exclusivamente para os usos não residenciais, impondo-lhes requisitos positivos e negativos. Por outro lado, o uso residencial em unidades habitacionais é imune ao controle estatal ordinário, prevalecendo o regime de liberdade como corolário da proteção constitucional da propriedade.

Neste sentido, o título subjetivo daquele que utiliza a unidade habitacional como residência (proprietário, possuidor, locatário, ocupante temporário) não altera a natureza inviolável do uso residencial como algo intrínseco à propriedade urbana. De outra maneira, ainda que comporte exceções, como nos casos de risco à vida ou à integridade física dos seus ocupantes, o uso residencial deve ser sempre admitido, independente de prévia manifestação autorizativa do poder público municipal.

Além de não autorizar restrições ordinárias ao uso residencial do imóvel urbano, o ordenamento jurídico não autoriza a utilização do licenciamento de atividades como mecanismo de inibição de formas legítimas de fruição das unidades habitacionais. Assim, a imposição de ônus discriminatórios a atividades intrinsecamente idênticas é fato não aderente ao princípio da isonomia que rege à regulação urbanística brasileira. Em outras palavras, o uso residencial é uma realidade material objetiva que atrai uma mesma regulação qualquer que seja o título subjetivo daquele que utiliza a unidade habitacional.

Para evitar pressões discriminatórias não previstas em lei e para prestigiar a liberdade de fruição residencial como atributo intrínseco à propriedade urbana, é fundamental a inclusão do dispositivo supra indicado dentro das diretrizes gerais do desenvolvimento urbano descritas no Estatuto da Cidade. Repisa-se não se tratar de regra nova, dado ser possível extrair tal orientação da leitura sistemática do ordenamento jurídico. No entanto, existem ameaças concretas e constrangimentos potenciais que recomendam a explicitação do comando normativo na lei urbanística nacional.

Sala da Comissão, em 07 de fevereiro de 2018.

Deputado VITOR LIPPI



**SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES**

**EMENDA N° - (ADITIVA)**

(MPV 818, DE 2018)

Dê-se a seguinte redação ao artigo 2º da Medida Provisória 818, de 11 de janeiro de 2018:

Art.2º .....

“Art. 4º.....

.....

X – transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares, sem remuneração do condutor;

.....

XIV – transporte privado individual remunerado: serviço remunerado de transporte por veículos particulares, não aberto ao público, previamente contratado por intermédio de provedor de aplicações de internet.” (NR)

.....

“Art. 12-C. O serviço de transporte privado individual remunerado será desenvolvido em caráter de livre concorrência e com liberdade de preços, cabendo ao poder público competente a fiscalização e a cobrança dos tributos devidos, na forma da regulamentação.

§ 1º Poderão prestar o serviço, ainda que por intermédio de Pessoa Jurídica, todos os condutores que preencham os seguintes requisitos:

I – possuir Carteira Nacional de Habilitação com a observação de exercício de atividade remunerada;

II – estar quite com as obrigações relativas a impostos, seguro obrigatório e multas de trânsito dos veículos utilizados na prestação do serviço;

III – estar segurado quanto a acidentes pessoais a passageiros, na forma da regulamentação;

IV – estar inscrito como contribuinte do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS);

V – não possuir antecedentes criminais relativos a:

a) crimes de trânsito, previstos no Capítulo XIX da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro;

b) crimes contra a dignidade sexual, previstos no Título VI da Parte Especial do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal;



**SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES**

- c) homicídio, previsto no art. 121 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal;
- d) lesão corporal grave ou seguida de morte, previstos nos §§ 1º a 3º do art. 129 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal;
- e) sequestro e cárcere privado, previsto no art. 148 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal;
- f) tráfico de pessoas, previsto no art. 149-A do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal;
- g) roubo, extorsão e extorsão mediante sequestro, previsto nos arts. 157 a 159 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal;
- h) outros crimes praticados mediante violência contra a pessoa ou grave ameaça.

§ 2º Os provedores de aplicações de internet manterão atualizado cadastro dos responsáveis pela prestação do serviço, que deverá conter cópias dos seguintes documentos:

- I – Carteira Nacional de Habilitação;
- II – Certificado de Licenciamento Anual, de que trata o art. 131 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, dos veículos utilizados na prestação do serviço, para comprovação do disposto no § 1º, II;
- III – apólice do seguro de que trata o § 1º, III, exceto nos casos em que o provedor de aplicações de internet o contratar, na qualidade de estipulante;
- IV – comprovante de inscrição como contribuinte do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS);
- V – certidão dos setores de distribuição dos foros criminais dos locais em que tenha residido nos últimos cinco anos, das Justiças Federal e Estadual;
- VI – folha de antecedentes da Polícia Federal e da Polícia dos Estados onde tenha residido nos últimos cinco anos.

§ 3º São deveres dos provedores de aplicações de internet:

- I – manter sede, filial, ou representação no Brasil;
- II – assegurar que o condutor utilize, na prestação do serviço, somente veículo que esteja listado em seu cadastro;
- III – enviar ao usuário, antes do início da viagem, nome e fotografia do condutor que prestará o serviço, além da placa de identificação do veículo;
- IV – garantir que o condutor que irá prestar o serviço corresponde àquele informado ao usuário;



**SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES**

V – armazenar as informações sobre as viagens realizadas, nas mesmas condições determinadas pelo art. 15 da Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014;

VI – vedar a prestação do serviço de que trata o *caput* por indivíduo que tenha os antecedentes criminais listados na § 1º, V;

VII – abster-se de impedir injustificadamente o acesso de condutores às aplicações de internet indispensáveis para prestação do serviço;

VIII – abster-se de exigir exclusividade para sua aplicação na prestação dos serviços de que trata o *caput*;

IX – fornecer os documentos e informações requisitados pelas autoridades competentes, com relação às suas atividades, aos dados dos condutores e aos veículos cadastrados.

§ 4º São deveres dos motoristas do transporte privado individual remunerado:

I – informar imediatamente ao provedor de aplicações de internet qualquer alteração relativa às condições de que trata o § 1º;

II – manter atualizada a lista de veículos que podem ser utilizados na prestação do serviço;

III – manter o veículo que estiver conduzindo em boas condições de manutenção e limpeza;

IV – atender ao cliente com prontidão e urbanidade;

V – usar vestimentas adequadas para a função;

VI – abster-se de oferecer diretamente o serviço de transporte privado individual remunerado de passageiros, inclusive por meio de prepostos.

§ 5º Caracteriza limitação à livre concorrência, prevista no art. 36 da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, a infração ao disposto no § 3º, VII e VIII.

§ 6º Caracteriza transporte ilegal de passageiros a infração ao disposto no § 4º, VI.

§ 7º É atribuição das autoridades competentes acompanhar as atividades dos provedores de aplicações de internet e dos prestadores do serviço de que trata o *caput*, podendo, para tanto, requisitar as informações e os documentos necessários ao cumprimento de suas funções, inclusive do cadastro de que trata o § 2º, resguardados os segredos de indústria e de comércio, e o sigilo legal.

§ 8º A recusa, omissão, ou retardamento injustificado às requisições de que trata o § 7º constitui infração punível com multa, a ser fixada pela autoridade competente.

§ 9º Em caso de danos decorrentes ou associados ao serviço de transporte privado individual de passageiros, respondem solidariamente



**SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador PEDRO CHAVES**

todos os profissionais e empresas que contribuíram para o fornecimento do serviço, na forma da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002.”

### **JUSTIFICATIVA**

O transporte remunerado privado individual de passageiros é atividade econômica em sentido estrito e se submete ao regime da livre iniciativa (art. 1º, IV, *in fine*, e art. 170 da Constituição Federal), sendo distinto do transporte público individual de passageiros, desempenhados por exemplo pelos táxis, como vem sendo amplamente reconhecido pelo Judiciário e Legislativo Pátrios.

A competência para o estabelecimento de normas gerais em matéria de trânsito e transporte é da União. Cabe aos municípios a regulamentação e fiscalização de atividades como o transporte privado individual de passageiros, dentro desses limites e sem estabelecer normas que contrariem garantias constitucionais como a liberdade de iniciativa e de trabalho, bem como sejam incompatíveis com a própria natureza da atividade e com a natureza digital da intermediação feita por plataformas digitais.

As alterações propostas têm como objetivo estabelecer bases mínimas e limites para a regulamentação da atividade, de forma a garantir condições de segurança para os passageiros.

Trata-se de proposta que apresentei anteriormente como relator do PLC 28/2017 na Comissão de Ciência e Tecnologia do Senado Federal, mas que não chegou a ser apreciada em razão de o projeto ter sido levado diretamente a Plenário em regime de urgência. Essa proposta decorre de amplo estudo sobre o mercado em questão.

Sala das Comissões, 07 de fevereiro de 2018.

**Senador PEDRO CHAVES**



**CONGRESSO NACIONAL  
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**ETIQUETA**

**DATA**

05/02/2018

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº818, de 2017.**

**AUTOR**

**DEPUTADO Weverton Rocha - PDT**

**Nº PRONTUÁRIO**

**TIPO**

1 ( ) SUPRESSIVA    2 (x) SUBSTITUTIVA    3 ( ) MODIFICATIVA    4 ( ) ADITIVA    5 ( )  
SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Acrescenta-se inciso X, ao artigo 23, da lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, modificada pelo parágrafo 2º da Medida Provisória 818 de 2018.

"Art.23.....  
.....

X – Divulgação por meio eletrônico digital, na internet e aplicativos de aparelhos smartphones, em tempo real, as informações sobre o serviço de transporte público coletivo, como itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais.

**JUSTIFICAÇÃO**

A Pesquisa sobre a mobilidade da população urbana, publicada pela Confederação Nacional do Transporte, em 2017, demonstrou que 47% dos brasileiros adota o ônibus como seu principal meio de locomoção para as tarefas diárias, como trabalho e estudo. Por outro lado, a maioria da população possui acesso à internet (58% dos domicílios), o que torna possível o acesso por meio digital dos serviços de transporte público coletivo, como itinerários, horários, tarifas dos serviços, modos de interação com outros modais, em tempo real.

Fazer um planejamento do horário de chegada e saída dos seus transportes coletivos para quem utiliza o transporte coletivo é essencial para uma melhor qualidade de vida, uma vez

que vc não precisará ficar horas esperando num ponto de ônibus a passagem da sua linha específica, aproveitando melhor seu tempo útil.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para aprovar esta emenda a medida provisória

Weverton Rocha- PDT/ MA

ASSINATURA



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>DATA</b> 05/02/2018	<b>MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, de 2018</b>	
AUTOR Weverton Rocha		<b>Nº PRONTUÁRIO</b>
<b>TIPO</b> 1 ( ) SUPRESSIVA    2 ( ) SUBSTITUTIVA    3 (x) MODIFICATIVA    4 ( ) ADITIVA    5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL		

PÁGINA	ARTIGO 1º	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Acrescenta-se § 3º ao art. 16 a Lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012, modificada pela Medida Provisória nº 818, de 2018:

“Art. 16 (...).

    § 1º (...).

    § 2º (...).

    § 3º No âmbito dos consórcios públicos ou convênios de cooperação constituídos para delegação aos Estados, Distrito Federal ou Municípios à organização e a prestação dos serviços de transportes público coletivo interestadual de caráter urbano, ficará a critério da legislação local dispor sobre as condições para exercícios de gratuidades aos estudantes nestes serviços.

**JUSTIFICATIVA**

Atualmente, no âmbito dos consórcios públicos ou convênios públicos constituídos para delegação aos Estados, Distrito Federal ou Municípios à organização e a prestação dos serviços de transportes público coletivo interestadual de caráter urbano ficam sob responsabilidade da União, o que prejudica a organização local para concessão de descontos para estudantes e maior diálogo sobre o assunto, com a sociedade. Essa emenda pretende resolver esta questão deixando a cargo dos municípios tal responsabilidade.

Brasília, 05 de fevereiro de 2018.



## **CONGRESSO NACIONAL**

### **COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 11 DE JANEIRO DE 2018**

#### **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 11 DE JANEIRO DE 2018**

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

#### **EMENDA ADITIVA N.º**

Acrescente-se o seguinte parágrafo único ao Art. 15 da Lei nº12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterada pela Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018:

“Art.15.....

Parágrafo único. As audiências e consultas públicas e a avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários previstas nos incisos III e IV deste artigo, deverão ser amplamente divulgadas nos veículos de comunicação local e por meio eletrônico, e serão promovidas pelos órgãos gestores dos

entes federativos como condição para finalização dos processos:

- I - de elaboração e de revisão periódica do Plano de Mobilidade Urbana, nas condições do artigo 24 desta Lei;
  - II - de revisão das tarifas, previstos no artigo 9º desta Lei;
  - III - de prorrogação de concessão ou permissão dos serviços de transporte público coletivo, caso ocorram. ”

## **JUSTIFICAÇÃO**

Um dos maiores ganhos trazidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, aprovada na forma da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, é o reconhecimento da importância da gestão democrática na construção contínua e no aprimoramento da mobilidade urbana.

Nesse sentido, a presente emenda visa a fortalecer os dispositivos de participação popular previstos na Lei, ao estabelecer a obrigatoriedade da utilização desses instrumentos previamente às decisões de maior impacto na qualidade e no custo da mobilidade urbana.

Sala da Comissão, em 12 de fevereiro de 2018.

**Deputada PROFESSORA DORINHA SEABRA REZENDE**  
**DEMOCRATAS/TO**



**CONGRESSO NACIONAL**

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA  
PROVISÓRIA Nº 818, DE 11 DE JANEIRO DE 2018**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 11 DE JANEIRO DE 2018**

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

**EMENDA ADITIVA N.º**

Acrescente-se o inciso VIII ao Art. 22 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterada pela Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018:

“Art.22.....

VIII – Promover e estimular a participação popular através dos instrumentos previstos no Art. 15 desta Lei. ”

## **J U S T I F I C A Ç Ã O**

Um dos maiores benefícios produzidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, aprovada na forma da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, é o reconhecimento da importância da gestão democrática na construção contínua e no aprimoramento da mobilidade urbana.

Nessa lógica, a presente emenda visa a fortalecer os dispositivos de participação popular previstos na Lei, ao estabelecer a obrigatoriedade da utilização desses instrumentos pelos órgãos gestores dos entes federados, tornando essa uma de suas atribuições.

Sala da Comissão, em                   de fevereiro de 2018.

**Deputada PROFESSORA DORINHA SEABRA REZENDE**  
**DEMOCRATAS/TO**

## **MEDIDA PROVISÓRIA N° 818, DE 2018**

“Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana”.

### **EMENDA ADITIVA N° \_\_\_\_\_-CM**

Dê-se a seguinte redação ao artigo 2º da Medida Provisória 818, de 11 de janeiro de 2018:

Art. 2º .....

“Art. 4º .....

X – transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

“Art. 11-A Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal fiscalizar os serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, segurança e a efetividade na prestação dos serviços:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e Seguro Obrigatório — DPVAT;

III - exigência da inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional de Previdência Social — INSS, nos termos da alínea “h” do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.

Art. 11-B O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente poderá ser exercido por motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir carteira nacional de habilitação com a categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos (CRLV);

V - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros.<sup>1</sup>

.....

## **JUSTIFICATIVA**

O transporte remunerado privado individual de passageiros é atividade econômica em sentido estrito e se submete ao regime da livre iniciativa (art. 1º, IV, *in fine*, e art. 170 da Constituição Federal)<sup>1,2</sup>, sendo distinto do transporte público individual de passageiros, desempenhados por exemplo pelos táxis, como vem sendo amplamente reconhecido pelo Judiciário e Legislativo Pátrios.

---

<sup>1</sup> “Sua natureza, como visto, assume contornos próprios das atividades reservadas à livre iniciativa, sujeita à liberdade de exploração por agentes privados atuantes no mercado, com respaldo nos princípios estruturantes e regentes da ordem econômica constitucional. Eventuais contingenciamentos ou limitações impostas pelo Poder Público, pautadas na excepcionalidade da atuação estatal inerente ao modelo econômico em vigor, somente serão legítimas quando fundadas em razões ou valores jurídico-constitucionais plausíveis, numa análise de proporcionalidade.” (TJSP. Órgão Especial. ADIN no 2216901-06.2015.8.26.0000. Data do julgamento: 05/10/2016).

<sup>2</sup> “Inexistem fundadas razões jurídico-constitucionais, num exame de proporcionalidade, a justificar e legitima incisiva atuação estatal no campo da atividade econômica em sentido estrito, tolhendo seu exercício da iniciativa privada”. (TJSP. Órgão Especial. ADIN no 2216901-06.2015.8.26.0000. Data do julgamento: 05/10/2016).

A competência para o estabelecimento de normas gerais em matéria de trânsito e transporte é da União. Cabe aos municípios a regulamentação e fiscalização de atividades como o transporte privado individual de passageiros. Entretanto, tal regulamentação não pode estabelecer restrições tamanhas que afetem o exercício da atividade e contrariem garantias constitucionais como a liberdade de iniciativa e de trabalho. O Judiciário tem constantemente decidido nesse sentido.

As alterações propostas têm como objetivo aclarar o conceito de transporte privado individual, atividade econômica já contida nesta lei e cuja legalidade constantemente é objeto de debate nos Poderes Legislativo e Judiciário. Além disso, faz-se necessário estabelecer limites claros para a regulação municipal da atividade.

Nesse sentido, apresentamos a presente emenda.

Sala de Comissões,

**SENADOR EDUARDO LOPES**



CONGRESSO NACIONAL

MPV 818  
00025

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data <b>08/02/2018</b>	proposição <b>Medida Provisória nº 818, de 12 de Janeiro de 2018</b>			
autor <b>Deputado Izalci Lucas</b>	nº do prontuário			
1. Supressiva      2. Substitutiva      3. Modificativa      4. X Aditiva      5. Substitutivo global				
Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea

### TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao art. 14, da Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, o seguinte §2º:

Art. 14. ....

.....

§1º. 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 os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

§2º. No sistema de transporte coletivo urbano e semiurbano observar-se-ão os direitos dos jovens à mobilidade, previstos na Lei 12.852, de 5 de agosto de 2.013.

### JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da emenda é incluir na Lei de Mobilidade Urbana garantias para que os jovens carentes possam usufruir de seus direitos de locomoção em transportes públicos de passageiros em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, que incluem inúmeros municípios e até diferentes estados, bem como, no caso específico do Distrito Federal, que contém polos universitários e laborais, que atraem jovens de diversas localidades.

DEPUTADO IZALCI LUCAS

**EMENDA ADITIVA  
MPV 818/2018**

Acrescenta-se ao art. 2º da MPV-818/2018 o seguinte dispositivo:

“Art. 2º .....

‘Art. 17 São atribuições dos Estados:

.....  
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, **com base nas seguintes diretrizes:**

- a) o planejamento e desenvolvimento integrado entre operações de sistemas de transporte metropolitano e a ocupação do solo urbano;**
- b) a definição de plano estratégico metropolitano de gerenciamento da mobilidade, de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana;**
- c) a promoção da integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos na rede de transporte metropolitano público e privado; e**
- d) a promoção de campanhas de uso racional do transporte individual.**

.....” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente sugestão de emenda acrescenta ao inciso III do art. 17 da Lei da Mobilidade urbana algumas diretrizes para a integração de serviços que ultrapassem o limite de um município, com enfoque no transporte metropolitano. Proposta adequada e plenamente assimilável, dado tratar-se de uma compatibilização entre a Lei da Mobilidade Urbana e o Estatuto da Metrópole.

Sala da Comissão,



**Deputado CARLOS ZARATTINI – PT/SP**

**EMENDA ADITIVA  
MPV 818/2018**

Acresça-se ao art. 24 da Lei nº 12.587/2012, alterado pelo art. 2º da MPV-818/2018, o seguinte dispositivo:

“Art. 2º .....

‘Art. 24 .....

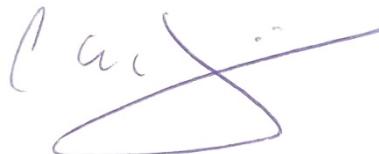
I – os serviços de transporte público coletivo, **para os quais os Municípios com cidades de grande e médio portes deverão prever um plano de contingência, com vistas a solucionar ou mitigar problemas incidentais que possam afetar a mobilidade urbana;**

.....” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Já previsto em proposição que tramita atualmente na Câmara dos deputados, a elaboração de planos de contingência em mobilidade urbana – objeto da presente sugestão de emenda- tem por finalidade assegurar o atendimento da população nos casos de paralização do serviço nos casos de ocorrer algum problema imprevisto. Trata-se, enfim, de suprir uma lacuna do atual texto da Lei da Mobilidade no que concerne a gestão do transporte público coletivo.

Sala da Comissão,



**Deputado CARLOS ZARATTINI – PT/SP**

**EMENDA ADITIVA  
MPV 818/2018**

Acresça-se ao art. 1º da MPV 818/2018 o seguinte dispositivo:

“Art. 1º .....

.....

‘Art. 9º .....

.....  
**II – planos setoriais interfederativos, incluindo o plano metropolitano de mobilidade urbana.**

.....” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

Importante destacar que o enfoque no transporte coletivo nada tem de irrelevante ou extravagante no contexto do Estatuto da Metrópole, uma vez que a própria Constituição (art. 30, V) confere ao serviço o caráter de essencialidade. Logo, é perfeitamente cabível esse destaque ao plano metropolitano de mobilidade urbana no conjunto dos planos setoriais interfederativos, tal como se atribui pela presente sugestão de emenda.

Sala da Comissão,



**Deputado CARLOS ZARATTINI – PT/SP**



**CONGRESSO NACIONAL**

**EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 2018**

<b>Autor</b> <b>SENADOR ROBERTO ROCHA</b>	<b>Partido</b> <b>PSDB</b>
--	-------------------------------

**1.    Supressiva      2.    Substitutiva         Modificativa      4. X Aditiva**

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

**EMENDA N° - CMMPV  
(à MPV nº 818, de 2018)**

Acrescente-se o seguinte artigo ao Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória nº 818, de 2018, onde couber:

Acrescente-se o § 7º ao art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, com a seguinte redação:

“§ 7º Para fins do cumprimento da obrigatoriedade de apresentação do Plano de Mobilidade Urbana de que trata esta lei, as regiões metropolitanas com mais de 1 (um) milhão de habitantes deverão constituir uma autoridade metropolitana de transportes, no formato de consórcio público previsto na Lei Federal nº 11.107, de 6 de abril de 2015, com o objetivo de integrar o planejamento e a execução das ações de transportes, através da apresentação de um único Plano de Mobilidade para o sistema de transportes na região metropolitana de forma única.”

**JUSTIFICAÇÃO**

A MPV nº 818/2018 promove relevantes e urgentes alterações no art. 24 da Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para

ampliar o prazo para aprovação do Plano de Mobilidade Urbana e para dispor que os municípios que descumprirem referido prazo ficarão impossibilitados de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana até que elaborem o Plano.

Nos esforços já empreendidos para a discussão e aprovação de Planos de Mobilidade Urbana nas grandes regiões metropolitanas, constatou-se a necessidade de criação de uma autoridade que congregue os vários municípios no planejamento e execução de políticas públicas e diretrizes para o desenvolvimento do sistema de transportes em cada região metropolitana.

Nesse contexto, propõe-se a presente emenda aditiva para inserir no art. 24 da Lei nº 12.587/2012 a determinação para que as regiões metropolitanas com mais de 1 (um) milhão de habitantes constituam uma autoridade metropolitana de transportes com o objetivo de apoiar a implementação das políticas, diretrizes e planos de transportes metropolitanos. A criação de tal autoridade auxiliará consideravelmente na aprovação do Plano de Mobilidade Urbana no prazo definido em lei, ainda que com a ampliação realizada pela MPV.

A autoridade metropolitana de transportes será um importante instrumento para permitir, de forma integrada nos diversos municípios que compõem a metrópole, o planejamento (de curto, médio e longo prazos), a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade. Como exemplos de diretrizes e objetivos da autoridade, pode-se citar a gestão democrática das políticas urbanas, com a participação de representantes da sociedade civil, e o incentivo ao desenvolvimento tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes em transportes.

A autoridade terá como competências também a supervisão e o acompanhamento dos concessionários na prestação dos serviços de transportes, com estreita interlocução com a agência reguladora competente, o poder concedente e órgãos de controle. A autoridade poderá avaliar a viabilidade técnica e econômico-financeira de novos projetos e seus impactos no sistema de transportes da região metropolitana, bem como avaliar e recomendar a criação de um sistema tarifário integrado para todo esse sistema.

A autoridade metropolitana de transportes deverá ser constituída como um consórcio público, na forma de associação pública entre o estado e os vários municípios interessados, nos termos do art. 6º, I, da Lei nº 11.107, de 6 de abril de 2005, que dispõe sobre as normas gerais de contratação de consórcios públicos. A autoridade poderá ser custeada mediante rateio de despesas entre os entes consorciados ou por meio de convênios, contratos

ou acordos de qualquer natureza firmados com outras entidades e órgãos de governo para receber auxílios, contribuições e subvenções sociais ou econômicas.

A criação da autoridade metropolitana de transportes, no prazo ora ampliado pela MPV, será um importante incremento na Lei nº 12.587/2015 para permitir a consecução das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Sala da Comissão,



ASSINATURA

**EMENDA N° - CMMMPV 818/2018**  
(à MPV nº 818, de 2018)

Dê-se a seguinte redação ao art. 2º da Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018:

“Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 4º .....

XIV - Planos de manutenção periódica do sistema viário: instrumento de planejamento indicando serviços essenciais para manutenção da integridade e segurança das infraestruturas do sistema de mobilidade. (NR)

Art. 14. ....

V – Franco acesso ao plano de manutenção periódica do sistema viário, sua execução e sinalização de advertência nas vias em que estiverem em atraso. (NR)

Art. 21. ....

V – Planos de manutenção periódica do sistema viário. (NR)

Art. 24. ....

**III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana e seu plano de manutenção periódica.**

.....

XII – a integração com as malhas de transporte intermunicipal e interestadual e seus respectivos planos.

.....

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana será compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta Lei.

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

.....  
.....

§ 6º Os Municípios que descumprirem o prazo previsto no § 4º ficarão impedidos de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana até que seja elaborado o plano a que refere o **caput**".

§ 7º O descumprimento imotivado dos planos de manutenção do sistema viário, pelo dano que geram ao bem degradado, constituem violação ao patrimônio público, ensejando as sanções cíveis, penais e administrativas decorrentes. (NR)

## JUSTIFICAÇÃO

A Lei 12.587/13 ao instituir o Plano Nacional de Mobilidade Urbana representou um importante avanço simbólico contra a cultura nacional do improviso e do crescimento desordenado das cidades e dos serviços públicos que as atendem.

Todavia, cinco anos após sua entrada em vigor, a população ainda sofre com as mesmas dificuldades – trânsito caótico, transporte público ineficiente e sofável, vias em péssimo estado de conservação. A verdade é que os planos municipais de mobilidade e os planos de desenvolvimento integrado das metrópoles – no mais das vezes – sequer foram concluídos, como informa a Exposição de Motivos presidencial.

É hora de enterrarmos o improviso, o jeitinho brasileiro, a obra emergencial. Não é incomum vermos governantes despendendo fortunas em obras novas, enquanto deixam o restante da cidade apodrecer no ostracismo, em uma antiga manobra populista-patrimonialista, pois a obra nova e vistosa traz (ou trazia) mais votos e despendia mais recursos que sua manutenção, que passava a ser problema eventual do próximo governante.

Esta lógica irresponsável ultrapassou os limites do absurdo, como vemos pela queda de um viaduto vital para Brasília, literalmente no centro do Brasil. E causa dessa vergonhosa tragédia é simples: falta de planejamento.

Toda obra, inclusive as viárias, dependem de manutenção periódica – a qual é absolutamente previsível com cálculos simples de engenharia, os quais podem e devem constar dos projetos executivos do empreendimento.

Por mais surpreendente que seja, até hoje o Brasil não dispõe de uma norma que obrigue a este procedimento básico. Esta Medida Provisória traz oportunidade para corrigirmos este erro. Dado que será dado mais tempo aos gestores para adaptarem seus planos de mobilidade, deve ser cobrado mais completude destes, que passarão a indicar não só as obras de expansão da infraestrutura viária, mas também a manutenção das instalações existentes.

Para dar eficácia a nova exigência legal, esclarece-se que a ausência de manutenção adequada aos bens públicos configura prejuízo ao patrimônio público – do povo – o que pode ensejar sanções na área cível – pela via da Ação Reparatória – administrativas – como crime de

responsabilidade ou improbidade, conforme o caso – e penais – em situações de especial gravidade.

Espera-se, com esta emenda, garantir ao cidadão o direito a trafegar – seja particular ou público – em uma via confortável e segura.

Sala das Comissões,

Senador WILDER MORAIS



## Congresso Nacional

### **MEDIDA PROVISÓRIA N°. 818, DE 11 DE JANEIRO DE 2018**

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

#### **APRESENTAÇÃO DE EMENDA MODIFICATIVA**

O Artigo 1º da Medida Provisória nº 818, de 12 de Janeiro de 2017, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º A Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 1º Esta Lei, denominada Estatuto da Metrópole, estabelece diretrizes gerais para o planejamento, projetos, estruturação financeira, implantação, operação e gestão das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas instituídas pelos Estados, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado e outros instrumentos de governança interfederativa, e critérios para o apoio da União a ações que envolvam governança interfederativa no campo do desenvolvimento urbano, com base nos incisos XX do art. 21, IX do art. 23 e I do art. 24, no § 3º do art. 25 e no art. 182 da Constituição Federal.

Art. 2º.....

IV: governança interfederativa: compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento, projetos, estruturação econômico-financeira, implantação, operação e gestão de funções públicas de interesse comum;

VI: plano de desenvolvimento urbano integrado - PDUI: instrumento que estabelece, com base em processo permanente de planejamento, viabilização econômico-financeira e gestão, as diretrizes para o desenvolvimento urbano da região metropolitana ou da aglomeração urbana;

Art. 3º Os Estados, mediante lei complementar, poderão instituir regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, constituídas por agrupamento de Municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento, projetos, estruturação financeira, implantação, operação e gestão de funções públicas de interesse comum.



## Congresso Nacional

Art. 6º.....

II – compartilhamento de responsabilidades e gestão para a promoção do desenvolvimento urbano integrado;

VIII – gestão integrada dos projetos, estruturação econômico-financeira, implantação, operação e gestão das funções públicas de interesse comum,

Art. 7º.....

I – implantação de processo permanente e compartilhado de planejamento, tomada de decisão, projetos, estruturação econômico-financeira, implantação, operação e gestão quanto ao desenvolvimento urbano e às políticas setoriais afetas às funções públicas de interesse comum;

IV – execução compartilhada das funções públicas de interesse comum, mediante gestão unificada de recursos, públicos e privados, para implantação de projetos, obras e prestação dos serviços, e rateio de custos previamente pactuado no âmbito da estrutura de governança interfederativa;

Art. 8º.....

V –unidade de gestão profissionalizada, com direção compartilhada entre os entes federativos integrantes das unidades territoriais urbanas, para implantação de projetos ou prestação de serviços das funções públicas de interesse comum, sempre quando essencial para sua eficácia, eficiência e efetividade.

Art. 9º.....

II - planos setoriais interfederativos, envolvendo tanto ações e empreendimentos propostos, como os instrumentos de gestão e para financiamento, públicos e privados, para viabilizá-los.

III – fundos públicos, privados ou mistos;

IV – operações urbanas consorciadas interfederativas, com escopo geográfico ou funcional, para viabilização de projetos estruturantes.

Art. 10. As regiões metropolitanas e as aglomerações urbanas deverão contar com plano de desenvolvimento urbano integrado, envolvendo tanto ações e empreendimentos como os instrumentos de gestão e para financiamento, públicos e privados, para viabilizá-los, aprovado mediante lei estadual.

Art. 12.....



## Congresso Nacional

VII – formas e instrumentos para financiamento das ações e empreendimentos, envolvendo tanto recursos públicos como privados

VIII – previsão de instrumentos para gestão compartilhada das funções públicas de interesse comum.

### **JUSTIFICATIVA**

A conurbação e a metropolização são fenômenos mundiais. No Brasil, estão se tornando realidade aceleradamente e impõem novas questões, novas demandas, novas relações, novos problemas e novos desafios.

O acúmulo de experiências para tratamento dessa nova realidade, tanto em solo nacional quanto em outras localidades, pode inspirar avanços no marco legal em debate na Medida Provisória nº. 818/2018 - o Estatuto da Metrópole, Lei nº. 13.089, de 12 de janeiro de 2015.

Em alguns países, há previsão de instância administrativa metropolitana. No caso brasileiro, a Constituição Federal prevê a organização político-administrativa a partir da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, todos autônomos.

Sob esse marco constitucional, o Estatuto da Metrópole busca suprir a lacuna institucional e administrativa existente nas regiões metropolitanas, conceituando e definindo diretrizes gerais e prevendo mecanismos sobre dois pilares: funções públicas de interesse comum e governança interfederativa.

Entretanto, ao tempo em que promoveu importantes iniciativas, o Estatuto da Metrópole evidenciou a complexidade, as dificuldades e as limitações de iniciativas de caráter metropolitano. Particularmente, no tocante ao processo decisório do planejamento e projeto e nas formas de financiamento e gestão da implantação de empreendimentos e prestação dos serviços de interesse comum.

As emendas ora propostas visam avançar nesse sentido. Procuram conferir mais efetividade à governança interfederativa prevista no Estatuto da Metrópole para o planejamento, execução e gestão das funções e serviços públicos de interesse comum em regiões metropolitanas e aglomerações urbanas brasileiras.

**Dep. João Paulo Papa**  
PSDB/SP



## Congresso Nacional

### **MEDIDA PROVISÓRIA N°. 818, DE 11 DE JANEIRO DE 2018**

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

#### **APRESENTAÇÃO DE EMENDA MODIFICATIVA**

O Artigo 2º da Medida Provisória nº 818, de 12 de Janeiro de 2017, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24. ....

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser compatibilizado no prazo máximo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta Lei, ao:

I – plano diretor municipal existente ou em elaboração;.

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

#### **JUSTIFICATIVA**

A emenda proposta tem por objetivo acrescentar aos princípios, objetivos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana a indispensável integração da política municipal de mobilidade ao contexto metropolitano, quando este existir. Trata-se de oferecer à lei coerência com a realidade brasileira, de mais da metade da população morando em metrópoles.

A proposta tem origem em estudos e debates realizados pelo Centro de Estudos e Debates Estratégico da Câmara dos Deputados (Cedes) sobre o tema “Mobilidade Urbana”, durante os anos de 2014 e 2015. Este trabalho originou o Projeto de Lei nº.



## Congresso Nacional

5.010, de 2016, do deputado Lúcio Vale (PR-PA) e de outros membros do Centro de Estudos e Debates Estratégicos (Cedes) da Câmara.

Em tramitação nesta Casa, este projeto e a questão específica do diálogo entre os Planos de Mobilidade e os Planos de Desenvolvimento Urbano Integrados (PDUIs) foram aprovados pela Comissão de Viação de Viação e Transportes, em relatório elaborado pelo deputado Júlio Lopes, e pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, na forma de substitutivo de minha autoria.

**Dep. João Paulo Papa**  
PSDB/SP

EMENDA Nº \_\_\_\_\_ /



## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA 05/02/2018	MEDIDA PROVISÓRIA N° 818, DE 2018
--------------------	--------------------------------------

TIPO
1 [ X ] SUPRESSIVA 2 [ ] AGLUTINATIVA 3 [ ] SUBSTITUTIVA 4 [ ] MODIFICATIVA 5 [ ] ADITIVA

Suprime-se o inciso I do § 2º do art.12 da Lei nº 13.089/2015 (Estatuto da Metrópole), alterado pelo art. 1º da MPV-818/2018.

### JUSTIFICAÇÃO

A Lei em vigor prevê que no processo de elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDU) de região metropolitana ou de aglomeração urbana deverá ser assegurada a promoção de audiências públicas e debates com a participação de representantes da sociedade civil e da população, em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana.

A Medida Provisória suprime a parte final do dispositivo, acima em destaque, que garante a realização de audiências públicas **em todos os municípios** integrantes das Regiões Metropolitanas (RM's) ou aglomerações urbanas.

Ocorre que entre os municípios que compõem as unidades territoriais há muita desigualdade, há municípios ricos e pobres numa mesma região, e por isso, consequentemente, a participação e relevância deles nas RM's é dísparsa. As desigualdades são de várias ordens, como com relação aos indicadores ambientais, habitacionais, de serviços e infraestrutura, por exemplo. E é certo que, tratando-se de município com baixos indicadores, sua participação pode ser menos incentivada.

Dessa forma, garantir por lei federal a participação de todos os municípios, é medida que tende a mitigar a desigualdade de participação.

**Por isso, é fundamental garantir a manutenção da redação atual da lei, orientando, assim, contrariamente à alteração proposta pela Medida Provisória no tocante ao inciso I, do § 2º do art. 12 da lei nº 13.089, de 2015.**

DEPUTADO PAULO PIMENTA  
PT/RS



## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA		MEDIDA PROVISÓRIA N° 818, DE 2018
05/02/2018		

TIPO
1 [ ] SUPRESSIVA 2 [ ] AGLUTINATIVA 3 [ ] SUBSTITUTIVA 4 [ X ] MODIFICATIVA 5 [ ] ADITIVA

Dê- ao art. 1º da MPV-818/2018 a seguinte redação:

“Art. 1º A lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, passa a vigorar com a seguinte alteração:

‘Art. 12 .....

.....  
§ 3º As audiências públicas a que se refere o inciso I do § 2º serão precedidas de ampla divulgação nos locais de sua realização.

## JUSTIFICAÇÃO

A intenção do texto original é substituir a realização das audiências públicas em todos os municípios da unidade territorial urbana pela pura e simples. O que se pretende com esta emenda é que se garanta, sim, o que já consta da Lei do Estatuto da Metrópole, ou seja, que as audiências sejam realizadas em TODOS os Municípios da unidade territorial, prevendo ainda – como adendo – a exigência de sua ampla e prévia divulgação.

DEPUTADO PAULO PIMENTA  
PT/RS



## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

<b>DATA</b>		<b>MEDIDA PROVISÓRIA N° 818, DE 2018</b>
05/ 02 /2018		

TIPO
1 [ X ] SUPRESSIVA 2 [ ] AGLUTINATIVA 3 [ ] SUBSTITUTIVA 4 [ ] MODIFICATIVA 5 [ ] ADITIVA

Suprima-se o art. 2º da MPV-818/2018.

## JUSTIFICAÇÃO

### **O dispositivo que questão altera os §§ 3º 4º do art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, a Lei que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**

O § 3º do art. 24 da lei atualmente prevê que o **Plano de Mobilidade Urbana** deverá ser compatibilizado com o plano diretor municipal, no prazo máximo de 6 anos da entrada em vigor da lei. Importante ressaltar que tal prazo já é uma prorrogação do texto original, que estipulava o prazo de 3 anos a partir da entrada em vigor da lei.

Por sua vez, o a MPV prevê o aumento de prazo para 7 anos.

Com relação ao § 4º, a lei prevê que os municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta lei deverão fazê-lo em até 6 anos de sua entrada em vigor, após o qual os municípios ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais.

Novamente, a MP busca prorrogar o prazo para 7 anos.

Nesse sentido, como se trata de prorrogação reiterada, é fundamental que se pense numa política específica, para que a lei de fato possa ser cumprida. Assim, opina-se contrariamente a tal alteração.

DEPUTADO PAULO PIMENTA  
PT/RS

# **COMISSÃO MISTA DA MPV 818/2018**

## **MEDIDA PROVISÓRIA N° 818, DE 2018**

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

## **EMENDA ADITIVA N°**

O inciso III do art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterado pelo art. 2º da Medida Provisória nº 818, de 2018, passa a ter a seguinte redação:

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 24.

..... III – as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias;

(NR).

## **JUSTIFICAÇÃO**

As principais capitais do País sofrem com a mobilidade urbana, com o crescimento da população alguns aspectos acabam sendo influenciados diretamente, como a infraestrutura urbana e as questões de mobilidade, que se consistem no aumento de carros, transporte coletivo insuficiente e trânsito obstruído.

A construção de ciclovias, nas Capitais brasileiras, representa um enorme passo em direção a cidades mais justas, mais inclusivas e mais democráticas.

Com tantos veículos nas ruas, a poluição do ar aumenta e a qualidade de locomoção piora, esses fatores prejudicam o meio ambiente e a saúde das pessoas. Neste sentido, a construção de ciclovias surge como uma alternativa que vai além do lazer, tornando-se um importante equipamento público que incentiva a utilização da bicicleta como meio de transporte barato e eficiente.

Hoje, no Brasil, as ciclovias representam apenas 1% da malha viária das capitais no país, segundo levantamento feito em março nas prefeituras das 26 capitais do País.

Porém, dada a grande densidade populacional nos grandes centros e o costume nas demais regiões, é preciso priorizar o sistema de ciclovias, para que sejam implementadas de maneira correta e segura para todos os indivíduos que vivem nas cidades.

O uso extensivo automóvel apresenta diversas externalidades negativas à cidade, envolvendo custos individuais, como tempo e, custos sociais, como poluição sonora e do ar, que afetam a qualidade de vida da comunidade.

Como solução ao problema que o uso do automóvel traz, as novas políticas de mobilidade urbana buscam sustentabilidade por meio de uma nova divisão modal em que haja maior participação no número de viagens dos meios de transporte não motorizados frente aos motorizados e do transporte coletivo em relação ao individual.

A bicicleta apresenta características interessantes como meio não motorizado de transporte: é quase tão flexível quanto o pedestre, porém muito mais rápida, sendo ideal para locomoção em pequenas distâncias (até 5 km). Além disso, ocupa pouco espaço tanto nas ruas quanto no estacionamento: em movimento ocupa o espaço de 1/6 de carro e em repouso ocupa o espaço de 1/10 de carro.

Devido a essas vantagens, diversas cidades no mundo buscam promover o ciclismo através de políticas públicas e, em face disso, surgem vários estudos que analisam os benefícios dessas iniciativas e sugerem medidas que possam ampliar o número de ciclistas em outros lugares.

Nesse sentido, peço aos nobres pares o apoio para a aprovação desta emenda.

Sala da Comissão, em 08 de fevereiro de 2018

Deputado Ezequiel Fonseca

## **COMISSÃO MISTA DA MPV 818/2018**

### **MEDIDA PROVISÓRIA N° 818, DE 12 DE JANEIRO DE 2018.**

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

### **EMENDA ADITIVA N°**

Inclua-se onde couber o seguinte artigo na Medida Provisória 818, de 2018 que altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, passando a vigorar com a seguinte alteração:

Art. XX Caberá aos Estados oferecer aos Municípios integrantes de região metropolitana e aglomeração urbana os serviços de apoio técnico e jurídico para compatibilização do plano diretor ao Plano Integrado de Desenvolvimento Urbano PDUI.

### **JUSTIFICATIVA**

Considerando a diversidade de infraestrutura técnica e jurídica dos Municípios que integram as regiões metropolitanas e a necessidade que os Municípios se adequem ao novo marco legislativo, a Confederação Nacional de Municípios (CNM) evidencia a necessidade de buscar soluções para que os Municípios atendam a conformidade da legislação do Estatuto da Metrópole, principalmente quanto à compatibilização das funções públicas de interesse comum a serem reconhecidas no Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) e a compatibilização dos Planos Diretores ao PDUI.

Para tanto, é fundamental que os Estados, Ente que possui a competência legislativa de instituir as regiões metropolitanas desenvolvam programas e ações contínuas de serviços de apoio técnico e jurídico aos Municípios integrantes das regiões metropolitanas.

Em grande parte, as regiões metropolitanas do país são compostas de Municípios de médio e pequeno porte e, esses Municípios requerem atenção por parte dos Estados, uma vez que o desenvolvimento de projetos e serviços técnicos que viabilizem o fortalecimento de políticas públicas integradas são deficitárias e muitas vezes são diversas a depender do perfil socioeconômico da região metropolitana e sua integração à região metropolitana.

A CNM ressalta que a baixa capacidade técnica e financeira nos Municípios dificulta a elaboração de estudos técnicos e jurídicos para a execução da política local e quando alçado para a escala metropolitana essas fragilidades relevam-se enormes desafios para a articulação da governança. Deste modo, sugerem-se as inclusões destacadas, visando o fomento ao

fortalecimento do apoio estadual na celebração de consórcios técnicos de planejamento urbano entre Municípios e o Estado.

Por essas razões, apresento a emenda.

Por essas razões, apresento a emenda supressiva.

Sala das Sessões, 07 de fevereiro de 2018



ALFREDO KAEFER

Deputado Federal PSL/PR

## **COMISSÃO MISTA DA MPV 818/2018**

### **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 818, DE 2018**

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

#### **EMENDA ADITIVA Nº**

Acrescente-se o seguinte artigo ao Projeto de Lei nº de Conversão da Medida Provisória nº 818, de 2018:

Art. Acrescente-se ao art. 2º da Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, o seguinte inciso XIX:

“Art. 2º .....

.....  
“XIX – tratamento prioritário à arborização e à implantação de áreas verdes urbanas.”

#### **JUSTIFICAÇÃO**

A arborização urbana e as áreas verdes urbanas, na forma de praças e parques, desempenham um papel fundamental na qualidade de vida urbana. As árvores e as áreas verdes fornecem serviços ambientais essenciais, no controle da poluição atmosférica e hídrica, no controle de inundações (na medida em que favorecem a permeabilidade e a infiltração das águas pluviais), no controle da erosão e do assoreamento dos corpos d’água que compõem o tecido urbano (como córregos, rios e lagos), na redução da temperatura ambiente (amenizando o calor gerado pela concentração de edificações nas

grandes cidades, fenômeno conhecido como “ilha de calor”), dentre outros benefícios.

A arborização e as áreas verdes, na medida em que melhoram a estética das cidades e oferecem espaços para a recreação e o lazer, contribuem de forma decisiva para reduzir o nível de estresse da população, o desenvolvimento físico e mental das crianças e a saúde da população em geral, a integração social, o desenvolvimento de atividades culturais e até para a redução da criminalidade, como tem demonstrado vários estudos.

Apesar de todos esses benefícios evidentes, a arborização e a implantação de áreas verdes tem sido rotineiramente desconsideradas pelas administrações das cidades brasileiras em geral. É fundamental elevar o grau de prioridade atribuído ao tema no planejamento urbano pátrio. É com este objetivo que estamos propondo a presente emenda.

Sala da Comissão, em 15 de fevereiro de 2018.



ALFREDO KAEFER

Deputado Federal PSL/PR

## **COMISSÃO MISTA DA MPV 818/2018**

### **MEDIDA PROVISÓRIA N° 818, DE 12 DE JANEIRO DE 2018.**

Altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

### **EMENDA SUPRESSIVA N°**

Fica suprimido o Art. 15º da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.

Art. 15 A região metropolitana instituída mediante lei complementar estadual que ~~o caput~~ tenda ao disposto no inciso VII do ~~do art. 2º~~ desta Lei será enquadrada como aglomeração urbana para efeito das políticas públicas a cargo do Governo Federal, independentemente de as ações nesse sentido envolverem ou não transferência de recursos financeiros.

### **JUSTIFICATIVA**

O art. 15 condiciona o apoio e acesso a recursos financeiros da União para região metropolitana que configure uma metrópole conforme critérios adotados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, a Confederação Nacional de Municípios (CNM) afirma a inconstitucionalidade do Art. 15º, uma vez que a competência de instituir região metropolitana é do Estado, conforme o art. 25 da Constituição Federal, a partir do momento que uma legislação federal sinaliza que reconhecerá a região metropolitana conforme critérios do IBGE, e as regiões metropolitanas que não atenderem o dispositivo da lei serão automaticamente classificadas pela União como aglomeração urbana, revela-se em desconformidade com os marcos legislativos, uma vez que o Estatuto da Metrópole não pode invadir competência privativa Estadual de instituir as regiões metropolitanas e serem reconhecida por todos os Entes.

Ademais, não pode uma legislação federal dispor que os recursos federais não serão acessados por região metropolitana que não reconhecida pelos critérios do IBGE, o referido artigo 15º revela-se frágil e não fomenta a cooperação e governança entre os entes da Federação para o fortalecimento e objetivo ao qual o Estatuto da Metrópole foi criado, a Confederação Nacional de Municípios evidencia que os programas federais para

o desenvolvimento urbano não destina recursos diretamente para regiões metropolitanas, os recursos de programas federais são destinados para Municípios integrantes de região metropolitana a depender do porte populacional. Considerando, o marco legislativo do Estatuto da Metrópole e o objetivo de fomentar a cooperação metropolitana e o fortalecimento ao pacto Federativo recomenda-se a supressão do artigo 15, uma vez que a manutenção do artigo traz gravidade ao fomento de estratégias de cooperação entre dos Entes da Federação.

A CNM ressalta que o relatório de propostas de aprimoramento a lei 13.089/2015, elaborado pela Subcomissão de Governança Metropolitana instalada pela Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), da Câmara dos Deputados, também aponta inconstitucionalidade no referido Art. 15º da lei.

Por essas razões, apresento a emenda supressiva.

Sala das Sessões, 07 de fevereiro de 2018



ALFREDO KAEFER

Deputado Federal PSL/PR