



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

## PARECER N° , DE 2020

SF/20487.78394-35

Da COMISSAO MISTA DA MEDIDA PROVISORIA  
Nº 906, DE 2019, que *altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.*

Relator: Senador **ACIR GURGACZ**

### I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão Mista, para emissão de parecer prévio à apreciação plenária pelas Casas do Congresso Nacional, a Medida Provisória (MPV) nº 906, de 20 de novembro de 2019, em obediência ao § 9º do art. 62 da Constituição Federal (CF).

A Medida Provisória nº 906, de 2019, altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

A Medida Provisória revoga o § 3º, altera os §§ 1º e 4º e acrescenta os §§ 7º e 8º ao art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012.

Determina-se que os municípios com mais de vinte mil habitantes ou que integrem regiões metropolitanas (RM), aglomerações urbanas (AU) ou regiões integradas de desenvolvimento econômico (RIDE) com população superior a um milhão de habitantes aprovem o plano de mobilidade urbana até 12 de abril de 2021 e informem esse fato à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos (SEMOB) do Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR).



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

O plano de mobilidade deverá ser integrado e compatível com o plano diretor e, quando couber, com o plano de desenvolvimento urbano integrado e com o plano metropolitano de mobilidade urbana.

O texto anterior (do § 1º do art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012) exigia a elaboração do plano de mobilidade por todos os municípios obrigados a elaborar o plano diretor e facultava a inserção do plano de mobilidade no plano diretor, hipótese que não mais se admite.

Com a alteração, os municípios inadimplentes ficarão impedidos, a partir de 12 de abril de 2021, de receber recursos orçamentários consignados à SEMOB até que a exigência seja cumprida.

A Exposição de Motivos, assinada pelo Ministro do Desenvolvimento Regional, afirma que alguns critérios de obrigatoriedade do plano diretor, fixados pela Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (“Estatuto da Cidade”), como a existência de riscos geológicos e o interesse turístico, não justificam a obrigatoriedade do plano de mobilidade. Além disso, há dificuldade em se aferir precisamente quais municípios se enquadram nesses critérios, o que gera insegurança para a Administração Federal, pois o cumprimento da obrigação é requisito para o recebimento de recursos federais.

Informa, ainda, que a maior parte dos municípios obrigados a elaborar o plano de mobilidade apresenta dificuldades institucionais em função da carência de recursos financeiros e humanos. Consequentemente, tais municípios deixaram de elaborar o plano de mobilidade no prazo legal, que venceu em 12 de abril de 2019, com o que ficaram excluídos do acesso a recursos federais destinados à mobilidade urbana, inclusive de emendas parlamentares.

As alterações propostas possibilitariam consolidar ações de apoio do governo à elaboração dos planos de mobilidade com vistas à ampliação das capacidades municipais, de modo a viabilizar o cumprimento dessa obrigação pelos municípios sem prejudicar a população.

Durante o prazo regimental, a MPV nº 906, de 2019, recebeu quarenta e seis emendas.

SF/20487.78394-35



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

## II – ANÁLISE

Consoante dispõe a Resolução nº 1, de 8 de maio de 2002, do Congresso Nacional, esta Comissão deverá emitir parecer acerca dos aspectos constitucionais da Medida Provisória, incluindo os pressupostos de relevância e urgência, antes de a matéria ser submetida aos Plenários da Câmara dos Deputados e do Senado Federal.

### II. 1 – Constitucionalidade, Juridicidade, Adequação Financeira e Orçamentária e Técnica Legislativa da Medida Provisória

No que concerne à limitação material, a MPV não versa sobre as matérias vedadas à edição de Medidas Provisórias relacionadas no § 1º do art. 62 da Constituição Federal, e não se destina a regulamentar artigo da Constituição cuja redação tenha sido alterada por meio de emenda, respeitando-se, dessa forma, a vedação expressa no art. 246 da Carta Política. Tampouco representa reedição, na mesma sessão legislativa, de MPV que tenha sido rejeitada ou que tenha perdido a sua eficácia por decurso de prazo (art. 62, § 10, CF).

No que se refere aos pressupostos constitucionais de relevância e urgência, entendemos que a MPV nº 906, de 2019, os preenche integralmente.

Não há dúvidas quanto à relevância da matéria. O planejamento das políticas públicas é, indiscutivelmente, necessário, pois ações isoladas e improvisadas podem resultar na má alocação de recursos públicos e em alguns casos podem ser, inclusive, contraproducentes.

Está presente também o pressuposto de urgência, uma vez que o prazo inicialmente estabelecido para elaboração do PMU findou em abril de 2019 sem que a grande maioria dos municípios o tenha cumprido. Consequentemente, o acesso aos recursos federais destinados à mobilidade urbana foram suspensos para todos esses municípios.

Destarte, tornou-se urgente a adoção de medidas por parte do Governo Federal que visem à reorganização da PNMU, de maneira que o prazo seja revisto (para não penalizar a imensa maioria dos municípios) sem perder de vista a importância da elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana, com a ajuda técnica e financeira do Governo Federal.

SF/20487.78394-35



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

SF/20487.78394-35

Quanto ao exame de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira da MPV, a análise abrange a repercussão sobre a receita ou a despesa pública federal e o atendimento às normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial à Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), à lei do Plano Plurianual (PPA), à Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e à Lei Orçamentária Anual (LOA).

A Consultoria de Orçamentos, Fiscalização e Controle do Senado Federal (CONORF) concluiu, por meio da Nota Técnica de Adequação Orçamentária e Financeira nº 41, de 2019, que não se identificam “efeitos diretos e imediatos de tais mudanças sobre as receitas ou as despesas públicas federais (por exemplo, na forma de frustração de receita ou de aumento de despesa obrigatória), tampouco a exposição de motivos faz qualquer referência a essa questão”.

## II. 2 – Mérito

Superada a análise formal da proposição, passa-se ao exame do seu conteúdo, que se encontra na competência desta Comissão.

A MPV nº 906, de 2019, é meritória. Trata-se, essencialmente, de medida para readequar os prazos previstos na Lei nº 12.587, de 2012, e permitir o desbloqueio de recursos federais para a mobilidade urbana no ano de 2020. Na mesma linha da EMI, entendemos que os municípios são carentes de recursos financeiros e humanos para elaborar seus Planos e, por isso, concordamos que a prorrogação do prazo vai permitir que o Governo Federal ofereça a ajuda necessária aos municípios sem prejudicar a população nesse momento de transição.

## II. 3 – Emendas

Passemos à análise das quarenta e seis emendas apresentadas no prazo regimental.

As Emendas nº 1, 6, 26 e 40 modificam o prazo para elaboração do PMU, estendendo-o para 2022 ou 2024. Entendemos que o prazo da MPV deve ser ampliado ainda mais, para que, de um lado, os municípios tenham mais tempo para se adequar às obrigações da lei e, de outro lado, que este prazo seja definitivo



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

e não precise de novas prorrogações no futuro. Nesse sentido, acolhemos as emendas parcialmente, e sugerimos que a data final seja abril de 2022.

A Emenda nº 2, do Senador Lasier Martins, modifica o texto do art. 24 para que os municípios que não cumpram o prazo estabelecido possam continuar aptos a receber a verba destinada à elaboração do próprio PMU. É preciso que a verba destinada à elaboração do PMU esteja sempre disponível para os municípios. Assim, acolhemos a emenda.

As Emendas nº 3 e 39 obrigam que apenas os municípios com mais de 30 mil e 50 mil habitantes, respectivamente, sejam obrigados a elaborar o PMU. A Lei nº 12.587, de 2012, ao determinar, no art. 1º, que a PNMO é instrumento da política de desenvolvimento urbano, está em harmonia com o disposto no art. 182 da Constituição Federal, que determina a elaboração do plano diretor para municípios com mais de vinte mil habitantes. Nesse sentido, entendemos que é preciso manter a correspondência de recorte populacional entre a PMU e o Plano Diretor. Portanto, rejeitamos as emendas.

As emendas nº 4 e 36 criam prazos diferenciados para a elaboração do PMU, em função da quantidade de habitantes dos municípios. Desde a publicação da Lei nº 12.587, de 2012, os prazos tem sido sucessivamente alterados. Ao nosso ver, o prazo que apresentamos na emenda do relator atende às necessidades imediatas dos municípios. Prorrogá-los ainda mais significa abrir mão da eficácia da lei. Rejeitamos, pois, as emendas.

A Emenda nº 5, do Deputado André Figueiredo, inclui na obrigação de elaborar o PMU todos aqueles municípios que integrem regiões turísticas com interesses comuns. Considerando que a SEMOB necessita, a qualquer tempo, verificar as condições dos municípios, os critérios precisam ser os mais objetivos possíveis. Já que classificação de região turística é dinâmica, rejeitamos a referida emenda.

As Emendas nº 7 e 8, do Deputado Mario Heringer, incluem, nos arts. 23 e 24 as áreas de paraciclos como parte integrante do PMU. À lei, cabe estabelecer normas abstratas e gerais. Entendemos que o termo “estacionamento” já contempla as áreas de paraciclos. Ao incluir listas exaustivas, corremos o risco de deixar de fora da lei temas importantes, gerando, com isso, insegurança jurídica. Rejeitamos, portanto, as emendas.

SF/20487.78394-35



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

A Emenda nº 9, do Deputado Mario Heringer, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que estabelece diretrizes gerais da política urbana (Estatuto das Cidades), para incluir a análise da demanda por estacionamento e segurança pública entre os itens a serem obrigatoriamente averiguados pelos estudos de impacto de vizinhança. Ao obrigar empreendimentos a considerar impactos em estacionamentos, gera como consequência o aumento da oferta de vagas além do mínimo exigido nas legislações municipais. Essa política é diametralmente oposta às políticas de mobilidade.

A Emenda nº 10, do Deputado Pompeo de Mattos, altera o art. 16 da Lei nº 12.587, de 2012, para incluir entre as obrigações da União o direcionamento de recursos para elaboração do PMU aos municípios com menos de 100 mil habitantes e alto índice de violência no trânsito. O inciso I do próprio art. 16 já estabelece o auxílio técnico e financeiro por parte da União. Atualmente, o Ministério de Desenvolvimento Regional (MDR) já presta auxílio aos municípios com menos de 100 mil habitantes. Ademais, a mobilidade urbana não está necessariamente ligada a índices de violência no trânsito. Ante o exposto, rejeitamos a emenda.

As Emendas 11 a 19 são de minha autoria.

A Emenda nº 11 altera o art. 23 da Lei nº 12.587, de 2012, para incluir a possibilidade de financiamento do transporte coletivo urbano pelos estacionamentos de uso público e privado. O transporte público de caráter urbano, em diversos Estados do País, opera por meio de subsídios, num esforço por parte dos Poderes Executivos locais, de manter a tarifa acessível à população. Na busca por uma tarifa justa para os usuários, entendemos que a criação de um fundo interfederativo financiado pelos usuários do transporte individual é medida essencial para desonerar os municípios e, ao mesmo tempo, manter a modicidade tarifaria para a população.

A Emenda nº 12 altera o art. 6º da mesma lei para incluir entre as diretrizes da PNMU: prioridades dos projetos de transporte público coletivo que contenham corredores exclusivos e faixas preferenciais; tratamento tributário diferenciado que beneficie o usuário do transporte público coletivo; e contribuição de melhoria nos locais onde a infraestrutura de transporte público tenha valorizado os imóveis da região. A emenda apenas reforça a necessidade de se priorizar o transporte público coletivo, seja mediante tratamentos tributários diferenciados, seja mediante a cobrança de contribuição de melhoria.

SF/20487.78394-35



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

A Emenda nº 13 altera o art. 8º da lei 12.587, de 2012, para tratar da concessão de novos benefícios tarifários e proibir que as novas concessões e gratuidades sejam financiadas pelo Poder Público e não pelos usuários do sistema. Sempre que se deseja conceder benefícios diferenciados a uma determinada categoria de usuários do transporte público, os demais usuários são diretamente impactados. A emenda estabelece, com razão, que tais benefícios deverão ser custeados com recursos específicos a serem previstos em lei. Assim, os demais usuários ficam protegidos de aumentos de tarifas oriundos da concessão de benefícios para alguns usuários.

A Emenda nº 14 revoga os artigos 4º, 5º e 6º da Lei nº 12.996, de 18 de junho de 2014, no intuito de contribuir para o aprimoramento do marco legal do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

A Emenda nº 15 revoga dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, no intuito de contribuir com o aprimoramento do marco legal do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

A Emenda nº 16 altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar que depende de permissão o transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros.

A Emenda nº 17 inclui novo artigo na MPV para determinar que a ANTT elabore um plano de outorga dos serviços de transporte coletivo interestadual de passageiros.

A Emenda nº 18 altera a Lei nº 12.587, de 2012, para definir transporte público regular rodoviário coletivo interestadual de passageiros e transporte público regular rodoviário coletivo internacional de passageiros. Inclui ainda entre as atribuições da União prestar, mediante licitação, o transporte público regular rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, e garantir ainda que as linhas que operam sem licitação até que o processo licitatório seja realizado.

A Emenda nº 19 altera a Lei nº 12.996, de 18 de junho de 2014, para determinar que, além da inviabilidade técnica já prevista, não haverá limite para o número de autorizações para o serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, salvo nos caso, também, de inviabilidade técnica e econômica. Muito embora as autorizações tenham caráter

SF/20487.78394-35



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

vinculante, é preciso estabelecer as condições onde não será possível concedê-las. Assim, ao acrescentar a inviabilidade técnica e econômica como critério para recusar novas autorizações, garantimos à população que os serviços autorizados terão condições de atender os usuários sem percalços de ordem técnica e econômica.

SF/20487.78394-35

Somos favoráveis às emendas de nº 11 a 13. Como as Emendas nº 14 a 19 tratam de matéria correlata, declaramos prejudicadas as Emendas 14 a 18, e acolhemos a Emenda nº 19, por entender que esta última melhor aborda o assunto.

A Emenda nº 20, do Deputado Bosco Costa, altera a Lei nº 12.587, de 2012, para determinar que a instalação dos controladores eletrônico de velocidade em rodovias dentro do perímetro urbano deve ser priorizada. A emenda trata de assunto que deve ser tratado pelo Código de Trânsito Brasileiro e, por isso, deve ser rejeitada.

A Emenda nº 21, da Deputada Rosane Valle, altera a Lei nº 12.587, de 2012, para priorizar os recursos públicos na implantação e expansão do modal metroferroviário. Entendemos que esse modal é extremamente importante. Para não invadir a competência do Poder Executivo para planejar e executar as obras de seu interesse, acolhemos parcialmente a emenda, ao determinar que, para cumprir os princípios da PNMU, o Poder Executivo avaliará a prevalência do modo metroferroviário sobre as demais.

A Emenda nº 22, do Senador Randolfe Rodrigues, altera a Lei nº 12.587, de 2012, para dispor que os municípios que elaborarem o PMU terão prioridade na obtenção de recursos do Orçamento Geral da União, destinados ao investimento em mobilidade urbana. Em nosso sentir, o comando não tem efetividade, na medida em que os municípios que não elaborarem seus planos já ficarão impedidos de ter acesso a recursos do orçamento federal. Assim, deixamos de acolher a emenda.

As Emenda nº 23 e 25, do Deputado Mauro Lopes, alteram a Lei nº 12.587, de 2012, para tratar do serviço de transporte privado individual de passageiros. A emenda nº 23 estabelece critérios para melhorar a regulamentação e a fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros. Destarte, incluímos parcialmente o texto da Emenda nº 23 no Substitutivo para limitar o transporte remunerado individual de passageiros para veículos de até sete lugares, e declaramos prejudicada a Emenda nº 25.



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

A Emenda nº 24, também do Deputado Mauro Lopes, altera a Lei nº 12.587, de 2012, para incluir entre as possibilidades de outorga do serviço de transporte público coletivo a concessão patrocinada. Rejeitamos a emenda por entende que a autorização é o instrumento adequado para promover a concorrência e a livre iniciativa, nos termos do disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Emenda nº 27, de minha autoria, altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar que, além da inviabilidade técnica já prevista, não haverá limite para o número de autorizações para o serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, salvo nos casos, também, de inviabilidade técnica e econômica. Como incluímos o teor da Emenda nº 19 em nosso substitutivo, declaramos prejudicada a Emenda nº 27.

A Emenda nº 28, de minha autoria, revoga o §3º do art. 77 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para contribuir com o aperfeiçoamento do marco legal do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Como a matéria é tratada em outras emendas, deixamos de acolhê-la.

A Emenda nº 29, de minha autoria, altera a Lei nº 12.587, de 2012 e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre o serviço de compartilhamento de bicicletas, bicicletas elétricas e veículos de mobilidade individual autopropelidos. Como outras emendas tratam do mesmo assunto, deixamos de acolhê-la.

A Emenda nº 30, da Senadora Mara Gabrilli, altera a Lei nº 12.587, de 2012, para incluir a elaboração do plano de rotas acessíveis como condicionante para acesso aos recursos do OGU. A sanção é genérica e se aplicaria a qualquer repasse do Orçamento Geral da União (inclusive para políticas sem relação com a mobilidade urbana, como saúde, educação, segurança pública e etc.), o que impossibilita a operação da medida. Assim, não acolhemos a emenda.

A Emenda nº 31, da Senadora Mara Gabrilli, altera a Lei nº 12.587, de 2012, para incluir na definição do termo “circulação viária”, as calçadas e espaços que permitam o deslocamento de pedestres. A regulação de calçadas como parte das vias já é matéria definida no CTB. As calçadas e espaços acessíveis já estão previstos no art. 24, IV, da Lei nº 12.587, de 2012, cuja redação

SF/20487.78394-35



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

engloba tanto as infraestruturas de mobilidade (calçadas, espaços públicos e equipamentos) quanto veículos. Isso posto, deixamos de acolher a emenda.

As Emendas nº 32 e 33, do Deputado Vinícius Poit, alteram a Lei nº 12.587, de 2012, para criar o “transporte privado coletivo complementar” e para dispor sobre espaços compartilhados e sobre o transporte ciclomotorizado elétrico.

A Emenda nº 34, também do Deputado Vinícius Poit, altera a Lei nº 12.587, de 2012, para tratar do transporte remunerado ciclo motorizado e autopropelido privado de passageiros, e do transporte privado coletivo complementar. Além das oportunas contribuições que o Deputado faz para a melhoria do texto da Lei de Mobilidade Urbana, a emenda contribui com a regulamentação das bicicletas e patinetes elétricos e a previsão do transporte coletivo por aplicativo. Na mesma linha, porém ainda não tão difundido no Brasil, é proposto na emenda a regulamentação do serviço de transporte privado coletivo de passageiros, de características urbanas, em caráter complementar ao serviço regular, ou seja, nas linhas e itinerários que não são atendidos pelas empresas regulares. Para esse tipo de transporte, mantivemos o texto constante do Substitutivo do PL nº 4.881, de 2012, aprovado na Comissão Especial na Câmara dos Deputados, amplamente discutido e debatido, que determina que a outorga seja feita mediante concessão ou permissão, nos termos do que determina o art. 175 da Constituição Federal. É fundamental, ainda, a criação da figura da autoridade metropolitana para viabilizar a integração na gestão do transporte metropolitano. Nesse sentido, propomos a criação dessa entidade e condicionamos o recebimento de recursos destinados à mobilidade à criação da autoridade, em até quatro anos, pelos municípios constituídos em aglomeração urbana ou região metropolitana.

Em termos de diretrizes gerais, escopo ao qual se deve ater a Lei de Mobilidade, propõe-se, ainda, que a regulamentação desses serviços fique a cargo do poder público municipal ou do Distrito Federal. Assim como no caso do transporte por meio de aplicativos, o serviço é prestado sob demanda, exclusiva a usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Como as Emendas apresentadas pelo Deputado Vinícius Poit tratam de assunto similar, acolhemos as sugestões da Emenda nº 34 e declaramos prejudicadas as demais.

SF/20487.78394-35



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

A Emenda nº 35, do Deputado Ronaldo Carletto, altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar que depende de concessão o transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros. Rejeitamos a emenda, pelos mesmos motivos apontados na análise da Emenda nº 24.

A Emenda nº 37, do Deputado Mauro Lopes, altera a Lei nº 12.587, de 2012, para tratar do serviço de transporte privado individual de passageiros. Assim como na emenda nº 23, incluímos em nosso Substitutivo tão importante regulamentação para esse tipo de serviço.

A Emenda nº 38, do Deputado Da Vitória, altera a Lei nº 12.587, de 2012, para determinar que no combate ao transporte ilegal de passageiros, o poder público poderá estabelecer multas e sanções. O teor da emenda foi contemplado quando acolhemos a Emenda nº 23.

A Emenda nº 41, do Senador Rogério Carvalho, suprime a expressão “quando couber” do art. 1º da MPV, para obrigar que o PMU seja necessariamente integrado com os planos de desenvolvimento urbano e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana. O termo “quando couber” não se refere à discricionariedade na integração do PMU com o plano diretor ou aos planos metropolitanos. A expressão refere-se ao fato de que a integração com os planos metropolitanos não é cabível a todos os municípios, e sim apenas ao que pertençam à regiões metropolitanas. Portanto, deixamos de acolher a emenda.

A Emenda nº 42, do Senador Rogério Carvalho, suprime dispositivos alterados pela MPV para retirar eventual penalização do município por não elaborar o plano de mobilidade urbana. Deixamos de acolher a emenda, uma vez que as sanções impostas são importantes para mobilizar os municípios a elaborar seus respectivos planos.

A Emenda nº 43, do Senador Rogério Carvalho, altera a Lei nº 12.587, de 2012, para determinar que regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a vinte mil habitantes (e não um milhão) sejam obrigados a elaborar o PMU. O texto da MPV já obriga que elabore o PMU os municípios com menos de 20 mil habitantes, desde que façam parte de RMs, AUs e RIDEs com população total superior a 1 milhão. Nesse sentido, não há necessidade de se promover alterações no texto da MPV.

SF/20487.78394-35



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

SF/20487.78394-35

A Emenda nº 44, do Senador Rogério Carvalho, altera a Lei nº 12.587, de 2012, para criar incentivos e fomentar a adesão dos municípios ao PMU, ao invés de penalizá-los. Entretanto, os incentivos apresentados não são de responsabilidade da SEMOB, como por exemplo a renegociação de dívidas. Acolhemos parcialmente a emenda para manter a prestação de serviço técnico e especializado aos municípios, como parte do incentivo para elaboração do plano de mobilidade urbana, nos termos da Emenda nº 2.

A Emenda nº 45, do Deputado Carlos Zarattini, altera a Lei nº 12.587, de 2012, para tratar da competência dos municípios e do Distrito Federal para autorizar, fiscalizar e regulamentar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros. Rejeitamos a Emenda por entender que cabe aos Municípios decidir sobre a necessidade de autorização ou apenas pela regulamentação da matéria.

A Emenda nº 46, do Deputado Luizão Goulart, altera a Lei nº 12.587, de 2012, para tratar das passagens em nível das linhas férreas que atravessem áreas urbanas. As regras gerais para passagem em nível de linhas férreas já são estabelecidas em outra norma federal. Portanto, rejeitamos a emenda.

Incluímos ainda, no nosso Substitutivo, a preocupação com a acessibilidade dos passageiros nas rodoviárias. O embarque e desembarque dos passageiros deve ser garantido, qualquer que seja sua limitação física.

### III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **constitucionalidade e juridicidade** da Medida Provisória nº 906, de 2019, bem como pelo atendimento dos pressupostos de **relevância, urgência e adequação financeira e orçamentária**.

No mérito, votamos pela sua **aprovação**, nos termos do Projeto de Lei de Conversão a seguir, com o **acolhimento das Emendas nº 2, 11, 12, 13, 19 e 34**; o **acolhimento parcial das Emendas 1, 6, 21, 23, 26, 37, 40 e 44**; pela **prejudicialidade das Emendas nº 14, 15, 16, 17, 18, 25, 27, 32, 33 e 38**; e pela **rejeição das demais emendas** apresentadas nesta Comissão Mista.



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

## PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº, DE 2020 (À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, DE 2019)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que *institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana*; altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015; que *institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras previdências*; ; altera a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que *estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências*; e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que *dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências*.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

“**Art. 4º** .....

.....

XIV – transporte ciclo motorizado privado: serviço remunerado de transporte sob demanda, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas em veículos motorizados para os quais não é necessária a habilitação para a condução, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;

XV – transporte autopropelido privado: serviço remunerado de transporte sob demanda, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas em veículos não motorizados, solicitadas

SF/20487.78394-35



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;

XVI – transporte coletivo complementar: serviço de transporte de passageiros para a realização de viagens com características operacionais sob demanda, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, que será parte integrante da rede de transporte público coletivo de passageiros da localidade.” (NR)

SF/20487.78394-35

“Art. 5º.....

*Parágrafo Único.* Para promoção dos princípios definidos neste dispositivo, o Poder Executivo avaliará possível prevalência do modo metroferroviário na obtenção de recursos para sua implantação e expansão no transporte de pessoas e cargas.” (NR)

“ Art. 6º .....

VI – 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;

IX – tratamento tributário diferenciado que beneficie o usuário do transporte público coletivo de passageiros, mediante redução dos custos dos tributos sobre os serviços;

X – recuperação dos investimentos realizados em infraestrutura de transporte público coletivo de passageiros que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos, mediante instituição de contribuição de melhoria.” (NR)

“ Art. 8º.....

XI – incentivo à utilização de receitas extratarifárias e alternativas a novos modelos de negócios.



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

§ 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 serviço.

§ 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, contados da data de entrada em vigor desta lei, com objetivo de se adequarem ao teor expresso nos § 4º e 5º.”

“Art. 11-A. ....

.....  
IV – não permitir a utilização de veículos de transporte coletivo, com capacidade superior a sete passageiros, incluído o motorista. (NR)”

“Art. 11-B. ....

.....  
V – submeter-se a exame toxicológico visando aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e que deverá ter janela de detecção mínima de noventa dias.

*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 responsável caracterizará transporte ilegal de passageiros, cabendo ao poder público adoção de medidas coercitivas para repressão da atividade ilegal.” (NR)

“Art. 11-C. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte remunerados ciclo motorizado e autopropelido privados de passageiros previstos nos incisos XIV e XV do art. 4º desta Lei, no âmbito dos seus territórios, bem como oferecer condições de infraestrutura para a circulação desses veículos.

§ 1º Na ausência de infraestrutura viária exclusiva ou compartilhada para a circulação dos ciclos motorizados e autopropelidos de que trata o *caput*, fica autorizada a circulação em calçadas e vias públicas, observadas as normas previstas na Lei nº 9.503, de 1997.

SF/20487.78394-35



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

§ 2º Na regulamentação e fiscalização dos serviços de que trata o *caput*, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I – velocidade máxima dos veículos compatível com os locais de circulação;

II – previsão de locais para estacionamento dos veículos de modo a não obstruir a circulação de veículos e pedestres em vias públicas, ciclovias ou calçadas;

III – não obrigatoriedade de disponibilização pelo prestador de serviço de equipamento de segurança de uso pessoal do usuário.”

“**Art. 11-D.** Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte coletivo complementar urbano de passageiros previstos no inciso XVI do art. 4º desta Lei, no âmbito dos seus territórios.

§ 1º Os serviços de que trata o *caput* serão prestados mediante concessão ou permissão, por meio de licitação, conforme art. 175 da Constituição Federal e em consonância com o disposto no inciso VIII do art. 6º desta Lei.

§ 2º Na regulamentação e fiscalização dos serviços de que trata o *caput*, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço.”

“**Art. 19-A.** Além das atribuições previstas nos arts. 17 e 18, cabe aos Estados e aos Municípios inclusos em região metropolitana ou em aglomeração urbana formalizada e delimitada na forma dos arts. 3º e 4º da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, promover a governança interfederativa, observadas as seguintes diretrizes:

I – integração do planejamento, gestão e desenvolvimento das operações dos sistemas de transporte metropolitano e da ocupação do espaço urbano;

II – integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte metropolitano público e privado.

§ 1º A governança interfederativa de que trata o *caput* será exercida por meio da autoridade metropolitana, instituída por meio de lei estadual, observados os termos da Lei nº 13.089, de 2015.

§ 2º Os Estados e Municípios inclusos em região metropolitana ou em aglomeração urbana ficarão impedidos de receber recursos

SF/20487.78394-35



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que a respectiva autoridade metropolitana tenha sido instituída.”

“Art. 21.....

.....  
V – plano de contingência para solucionar ou mitigar problemas incidentais que possam afetar a mobilidade urbana.” (NR)

“Art. 22.....

.....  
*Parágrafo único.* Na fiscalização e no combate ao transporte ilegal de passageiros, conforme previsto no inciso VII, o poder público poderá estabelecer multas e sanções administrativas de apreensão e recolhimento do veículo” (NR)

“ Art. 23.....

.....  
X – estabelecimento de mecanismo de financiamento do transporte público coletivo urbano e de caráter urbano mediante um fundo interfederativo destinado à redução das tarifas pagas pela população brasileira.

XI – promoção de parcerias público-privadas voltadas para a melhoria da infraestrutura.

§ 1º Na aplicação do teor do inciso V relativo aos estacionamentos de uso público e privado e de vagas públicas, com pagamento pela sua utilização, caberá ao poder público responsável destinar parte da receita auferida ao fundo previsto no inciso X, mediante o estabelecimento de taxas específicas.

§ 2º O acesso ao fundo de que trata o inciso X será regulamentado pelo Poder Executivo, que deverá prever a adesão das transportadoras a uma planilha de custos aberta e transparente.” (NR)

“Art. 24.....

.....  
III – as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias, ciclofaixas e espaços compartilhados;

SF/20487.78394-35



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

§ 1º Em Municípios com mais de vinte mil habitantes e em todos aqueles que integrem regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a um milhão de habitantes, deverá ser elaborado e aprovado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os seus planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana.

§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser elaborado e aprovado até 12 de abril de 2022.

§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do disposto no § 4º, será informada à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional.

§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º, os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana ficarão impedidos de receber recursos do Orçamento Geral da União consignados à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional até que seja cumprida a exigência prevista nesta Lei, ressalvada a hipótese de instrumentos de repasse já celebrados, ou que se destinem à própria elaboração do Plano de Mobilidade Urbana” (NR)

**Art. 2º** O art. 8º da Lei no 13.089, de 12 de janeiro de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º A governança interfederativa das regiões metropolitanas e das aglomerações urbanas será exercida por meio da autoridade metropolitana e compreenderá em sua estrutura básica:

..”(NR)

**Art. 3º** A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 passa a vigorar com as seguintes alterações:

**“Art. 47-B.** Não haverá limite para o número de autorizações para o serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, salvo no caso de inviabilidade operacional, técnica ou econômica



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

§ 1º Na hipótese do *caput*, a ANTT poderá realizar processo seletivo público para outorga da autorização, observados os princípios da legalidade, imparcialidade, moralidade, publicidade e eficiência, na forma do regulamento.

§ 2º Entende-se como inviabilidade econômica quando a demanda de passageiros for menor que o mínimo necessário para a remuneração do operador.

§ 3º A ANTT calculará, trimestralmente, o custo de operação por quilômetro e divulgará a demanda mínima a que se refere o § 2º.” (NR)

**Art. 4º** O art. 16 da Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 16.....**

*Parágrafo Único.* As rodoviárias deverão prover acessibilidade para embarque e desembarque dos passageiros.” (NR)

**Art. 5º** Os Estados e Municípios inclusos em região metropolitana ou em aglomeração urbana já formalizada data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de quatro anos para instituir a autoridade metropolitana, findo o qual ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, conforme disposto no art. 19-A da Lei nº 12.587, de 2012.

**Art. 6º** Fica revogado o § 3º do art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012.

**Art. 7º.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Comissões, 30 de março de 2020.

Senador **ACIR GURGACZ**  
PDT/RO