



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 2760, DE 2020

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da MetrÓpole; 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 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, para modernizar a mobilidade urbana no País.

AUTORIA: Senador Acir Gurgacz (PDT/RO)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

PROJETO DE LEI Nº , DE 2020

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que *institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana*; a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que *institui o Estatuto da Metrópole*; 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 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*, para modernizar a mobilidade urbana no País.

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,





SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

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 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)

“ Art. 6º

VI – priorização de projetos de transporte público coletivo:

- a) estruturadores do território urbano;
- b) indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- c) em corredores exclusivos de vias urbanas;
- d) em faixas preferenciais de 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 a novos modelos de negócio.

§ 4º A concessão de novos benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público coletivo deverá



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

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.

.....
Parágrafo único.....

.....
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 comprometam a capacidade de direção.

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.” (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, bem como oferecer condições de infraestrutura para a circulação desses veículos.

§ 1º Na ausência de infraestrutura viária exclusiva ou compartilhada para a circulação do transporte ciclo motorizado e autopropelido 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.

§ 2º Na regulamentação e fiscalização dos serviços de que trata o *caput*, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

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, ciclo vias 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 integrantes de região metropolitana ou aglomeração urbana instituída na forma dos arts. 3º e 4º da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, 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 integrantes de região metropolitana ou aglomeração urbana ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que a respectiva autoridade metropolitana tenha sido instituída.”





SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

“Art. 21.....

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

§ 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;

.....” (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)





SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

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.

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

§ 2º Entende-se como inviabilidade econômica a existência de demanda de passageiros inferior ao 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 estações rodoviárias proverão acessibilidade para embarque e desembarque dos passageiros.” (NR)

Art. 5º Os Estados e Municípios integrantes de região metropolitana ou aglomeração urbana já formalizada na 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 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO





SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, trouxe inegáveis avanços para a mobilidade urbana do País, sobretudo ao estabelecer diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana a ser obedecida por todos os entes federados.

Em 2018, a lei foi alterada para acompanhar a inovação tecnológica e um novo tipo de transporte que se apresentava à época, que era o transporte remunerado privado individual de passageiros.

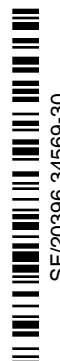
A edição da Medida Provisória (MPV) nº 906, de 2019, trouxe à baila a discussão sobre a mobilidade urbana novamente.

Durante a tramitação na Comissão Mista, foram apresentadas emendas que contribuíram com a matéria. Ao elaborar o relatório, acolhemos diversas emendas e apresentamos substitutivo que tratava de diversos temas ligados à mobilidade, que objetivavam atualizar e modernizar a Lei.

Entretanto, com o advento da pandemia da COVID-19, o relatório não foi votado e o rito de apreciação das Medidas Provisórias foi alterado. Quando a matéria foi analisada pelo Plenário do Senado Federal, estabelecemos um acordo entre os líderes para aprovar o PLV nº 7, de 2020, na forma como foi encaminhado pela Câmara dos Deputados, uma vez que a matéria corria o risco de perder sua validade naquela data.

Assim, conforme acordado em Plenário, apresentamos o presente Projeto de Lei, nos termos do relatório então apresentado na Comissão Mista da MPV nº 906, de 2019.

Incluímos na lei a definição de novas formas de transporte como o transporte coletivo complementar, ou seja, o serviço que atue 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. 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





SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Criamos, ainda, a 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.

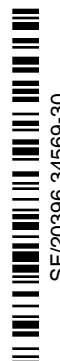
Apresentamos alterações para viabilizar o financiamento do transporte público coletivo, como a possibilidade de criação de receitas extratarifárias e a criação de um fundo interfederativo. O objetivo é desonerar o usuário do transporte público, que financia sozinho o serviço em grande partes dos municípios brasileiros.

Preocupamo-nos, também com a acessibilidade dos passageiros nas rodoviárias. O embarque e desembarque dos passageiros deve ser garantido, qualquer que seja sua limitação física.

Ante o exposto, contamos com o apoios dos nobres Pares para aprovação de tão importante medida, que visa à modernizar a mobilidade urbana no País.

Sala das Sessões, 19 de maio de 2020

Senador ACIR GURGACZ



LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>
 - artigo 175
- Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - 9503/97
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9503>
- Lei nº 10.098, de 19 de Dezembro de 2000 - Lei da Acessibilidade - 10098/00
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2000;10098>
 - artigo 16
- Lei nº 10.233, de 5 de Junho de 2001 - Lei de Reestruturação dos Transportes Aquaviário e Terrestre - 10233/01
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2001;10233>
- Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012 - Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana; Lei de Mobilidade Urbana - 12587/12
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2012;12587>
 - artigo 19-
- Lei nº 13.089, de 12 de Janeiro de 2015 - Estatuto da Metrópole - 13089/15
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2015;13089>
 - artigo 3º
 - artigo 4º
 - artigo 8º