



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1179, de 2023**, que *"Reabre o prazo de que trata o art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Senador Rogerio Marinho (PL/RN)	001
Deputado Federal Túlio Gadêlha (REDE/PE)	002; 003; 004; 005; 006; 007; 008; 009; 010; 011; 012; 013; 014; 015; 020; 021; 022; 023; 024; 025; 026; 027; 028; 029; 033; 034; 053
Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	016; 017
Deputado Federal Bacelar (PV/BA)	018; 019
Deputado Federal Rubens Otoni (PT/GO)	030*; 035
Senador Eduardo Gomes (PL/TO)	031; 032
Senador Jorge Kajuru (PSB/GO)	036; 037
Deputado Federal Felipe Carreras (PSB/PE)	038; 039; 040; 041; 042; 043
Deputada Federal Duda Salabert (PDT/MG)	044; 045; 046
Deputada Federal Any Ortiz (CIDADANIA/RS)	047; 048
Deputado Federal Carlos Chiodini (MDB/SC)	049; 050
Senadora Soraya Thronicke (PODEMOS/MS)	051; 052
Senador Weverton (PDT/MA)	054; 055
Senador Hamilton Mourão (REPUBLICANOS/RS)	056
Deputada Federal Alice Portugal (PCdoB/BA)	057
Senadora Mara Gabrilli (PSD/SP)	058
Deputado Federal Guilherme Boulos (PSOL/SP)	059
Deputado Federal Dr. Zacharias Calil (UNIÃO/GO)	060
Deputado Federal Marangoni (UNIÃO/SP)	061; 062; 063; 064; 065; 066; 067
Deputado Federal Samuel Viana (PL/MG)	068
Deputada Federal Lídice da Mata (PSB/BA)	069; 070

* Emenda retirada pelo autor

TOTAL DE EMENDAS: 70



[Página da matéria](#)



MPV 1179
00001

SENADO FEDERAL

Gabinete Senador Rogério Marinho

EMENDA Nº - COMISSÃO MISTA

(à MPV 1.179 de 2023)

Dê-se ao art. 1º da Medida Provisória nº 1.179, de 2023, a seguinte redação:

“Art. 1º A [Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art.24.**.....

§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes prazos:

I - até 12 de abril de 2024, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes.

II – até 12 de abril de 2025, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes.

.....
....
§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do § 4º deste artigo, será informada à Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º deste artigo, os Municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) habitantes que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana apenas poderão receber recursos financeiros federais destinados à mobilidade urbana para instrumentos de repasse já celebrados ou caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano.

.....
....
§ 10. Os Ministérios das Cidades e do Planejamento e Orçamento deverão elaborar e implementar conjuntamente, plano de ação com objetivo de apoiar os Municípios no cumprimento do disposto do § 1º deste artigo. ” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), estabelecendo os princípios, diretrizes e objetivos da política, as diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo, os direitos dos usuários, as atribuições dos entes federados, as diretrizes para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana e os instrumentos de apoio à mobilidade urbana.

Em seu art. 24, a norma define o Plano de Mobilidade Urbana como instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana em nível local, estabelecendo os municípios obrigados por lei a elaborarem seus planos, bem como os prazos para o cumprimento da obrigação, prevendo, ainda, a restrição de obtenção de recursos àqueles que não o elaborarem.

No § 1º do art. 24, a referida lei determina o grupo de Municípios obrigados a elaborar o Plano de Mobilidade Urbana, destacando-se aqueles com população acima de 20.000 habitantes.

Ainda no art. 24 da Lei n. 12.857, de 2012, consta previsão para o prazo final de aprovação dos Planos de Mobilidade Urbana pelos Municípios, inicialmente definido para o exercício de 2015 e depois prorrogado em outras três oportunidades. Houve, inclusive, inovação legal no sentido de punir os Municípios que não tivessem cumprido os prazos para aprovação dos referidos Planos com o impedimento de acessar recursos públicos destinados à mobilidade urbana.

Ocorre que, após onze anos de publicação da Lei n. 12.857, de 2012, somente 14% dos Municípios elegíveis elaboraram e aprovaram os respectivos Planos de Mobilidade Urbana. Segundo dados do Ministério das Cidades, 1.865 municípios são obrigados a elaborar e aprovar o Plano de Mobilidade Urbana. No entanto, somente 266 os aprovaram.

Quando analisamos os Municípios elegíveis de menor porte - aqueles com população variando entre 20.000 e 50.000 habitantes - justamente aqueles com maiores dificuldades institucionais e com maior dependência de recursos federais para promover suas políticas públicas, o cenário é ainda mais preocupante: são cerca de 50% dos Municípios elegíveis e aproximadamente 10% elaboraram e aprovaram Planos de Mobilidade Urbana.

Nesse contexto, é importante evidenciar o direcionamento de recursos federais para os Municípios com menor grau de desenvolvimento socioeconômico - aqueles evidenciados no parágrafo anterior - previstos na LOA 2023 para as ações de mobilidade urbana. No Programa 2219 – Mobilidade Urbana, 91% (cerca de R\$ 6,0 bilhões) da dotação atual está consignada na Ação Orçamentária 00T1 – Apoio à Política Nacional de Desenvolvimento Urbano Voltado à Implantação e Qualificação Viária.

Os itens apoiáveis desta Ação com maior utilização pelos Municípios são a pavimentação e adequação de vias. O regramento do Poder Executivo prevê que empreendimentos dessa natureza devem ser obrigatoriamente entregues com calçadas, drenagem e sinalização viária nas áreas de intervenção. Pelo perfil socioeconômico dos Municípios beneficiados pela Ação Orçamentária, bem como pela natureza das melhorias executadas, fica evidenciado que se trata não somente de investimento em mobilidade urbana, mas principalmente, em promoção de conforto, segurança e condições sanitárias adequadas aos usuários. Assim, entendemos que a punição prevista no § 8º do art. 24 acaba por atentar contra a população, principalmente aqueles que necessitam de maiores melhorias nas suas condições básicas.

Outro argumento válido a ser considerado, é o fato de que mesmo apesar das dificuldades institucionais dos pequenos Municípios - reconhecidas por todos - haja eventual inércia por parte daqueles, não pode isso ser motivo para punição da população, alvo maior das políticas públicas desenhadas na capital federal.

Dessa forma, propomos que a punição prevista no § 8º do art. 24 seja retirada para municípios com população de até 50.000 habitantes. Ainda com relação ao mesmo dispositivo, propomos que a punição se restrinja aos recursos financeiros vinculados às eventuais transferências voluntárias realizadas entre o Governo Federal e os Municípios, não proibindo de fato que sejam firmados os instrumentos de repasse entre os entes, mas tão somente a liberação de recursos vinculados aos respectivos cronogramas de desembolso, medida que, na prática, servirá de incentivo aos gestores públicos locais a regularizarem as pendências relacionadas ao Plano de Mobilidade Urbana.

Com relação aos prazos para aprovação dos Planos de Mobilidade Urbana, de que trata o § 4º do art. 24, propomos a sua prorrogação por mais 12 meses (até 12 de abril de 2024) para os municípios com população superior a 250.000 habitantes e 24 meses (até 12 de abril de 2025) para os municípios com população até 250.000 habitantes. Entendemos que os prazos propostos são suficientes para que o Governo Federal ofereça a ajuda necessária aos Municípios, também sem prejudicar a população.

Ainda, criamos dispositivo para obrigar o Poder Executivo Federal, por meio dos Ministérios das Cidades e Planejamento e Orçamento, a desenvolver e implementar ações no sentido de apoiar os Municípios que ainda carecem de elaborar e aprovar seus respectivos Planos de Mobilidade Urbana.

Por fim, considerando a nova organização dos órgãos da Presidência da República consignados na Lei n. 14.600, de 2023, propomos a alteração do § 7º do art. 24, para atualizá-lo à nova unidade e órgão responsáveis pela política de Mobilidade Urbana no Poder Executivo Federal.

Entendemos que o conjunto de medidas contidas na presente proposta trará maior efetividade ao complexo processo de construção dos Planos de Mobilidade Urbana Municipais, instrumentos essenciais na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Diante do exposto, contamos com o apoio dos nobres parlamentares, para a aprovação da presente Emenda.

Senador ROGÉRIO MARINHO



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

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

‘**Art. 2º**

Parágrafo único. O planejamento e a gestão democrática devem constituir processo contínuo e dinâmico de concepção, desenvolvimento, implementação e avaliação de políticas, planos, programas, projetos e ações de mobilidade urbana que visem atender às necessidades presentes e futuras da sociedade.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

É preciso consolidar na Lei de Mobilidade Urbana a ideia de ciclo permanente de aprendizagem, que consiste na percepção dos problemas, na concepção, no desenvolvimento e na efetivação de soluções e, por fim, na avaliação das políticas, projetos, programas ou ações que resultaram do primeiro ciclo. O processo então se repete, incorporando os novos problemas que aparecem, para lhes dar solução, e, claro, oferecendo soluções alternativas para os casos nos quais não houve o resultado esperado, segundo as avaliações feitas. Um ciclo se segue ao outro, indefinidamente, sempre em busca do aperfeiçoamento das políticas



públicas de mobilidade. Tal conceito, assim nos parece, deve estar presente já no início da Lei nº 12.587/12.

Sala da comissão, 10 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Túlio Gadêlha
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD230346517900>





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 22.**
.....

VIII – promover a retirada de veículos em estado de abandono em estacionamentos públicos.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

A gestão dos estacionamentos públicos tem se tornado um grave problema urbano. Não bastasse o aumento constante das frotas de veículos automotores nas cidades, tem-se observado grande número de veículos em estado de abandono em estacionamentos públicos, complicando ainda mais o problema.

Esses veículos abandonados comprometem a mobilidade urbana, uma vez que ocupam permanentemente a escassa oferta de vagas de estacionamento, levando muitos condutores, no afã de encontrar um local para estacionar o veículo, a desrespeitar as regras de estacionamento e deixar seus veículos em local proibido, atrapalhando a fluidez do trânsito. Ademais, colocam em risco a saúde das pessoas, pois os veículos deixados às intempéries se tornam foco de doenças como dengue, zika e chikungunya.



Isso posto, propomos a inclusão de inciso VIII no art. 22 da Lei nº 12.587, de 2012, que trata das atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana, de modo a incluir a questão dos veículos abandonados.

Sala da comissão, 10 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 6º**
.....

IX – desenvolvimento de infraestrutura adequada para pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

O art. 6º da Lei nº 12.587, de 2012, elenca as diretrizes que devem orientar a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). O inciso II é claro ao mencionar a priorização dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados. Por sua vez, o art. 7º, ao elencar os objetivos da PNMU, menciona a busca pela melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade. No entanto, a Lei não traz expressamente a necessidade de o gestor promover o desenvolvimento de infraestrutura adequada para pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

* CD 239451568000 *
ExEdit



Isso posto, de modo a conferir maior coerência ao texto legal, propomos a inclusão de inciso IX ao art. 6º da Lei nº 12.587, de 2012, de modo a incluir essa importante diretriz a ser observada na condução da PNMU.

Sala da comissão, 10 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações: A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 14.**

.....

V – receber tratamento humanitário, especialmente os usuários que sejam pessoas idosas ou com deficiência’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

Nosso nobre objetivo com esta emenda é o aperfeiçoamento do ordenamento jurídico, no sentido de conferir mais proteção a toda a sociedade, mediante a criação de novas formas de proteção à pessoa idosa ou com deficiência. É por isso que estamos modificando o art. 14 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que trata das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

Sala da comissão, 10 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 7º**

.....

VI – reduzir o tempo de deslocamento dos transportes coletivos.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

A emenda ora em tela objetiva acrescentar um objetivo no rol constante do art. 7º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que trata das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Pensamos que a redução do tempo de deslocamento dos transportes coletivos é uma premissa necessária para que os usuários do sistema brasileiro de mobilidade sejam tratados com mais respeito e dignidade. É o que propomos então com esta emenda.

Sala da comissão, 10 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 5º**

.....
VI – segurança e pontualidade nos deslocamentos das pessoas;’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

A emenda ora em tela objetiva alterar um princípio no rol constante do art. 5º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que trata das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Pensamos que a pontualidade nos deslocamentos é uma premissa necessária para que os usuários do sistema brasileiro de mobilidade sejam tratados com mais respeito e dignidade. É o que propomos então com esta emenda, que acrescenta tal princípio à segurança já garantida no inc. VI do art. 5º.

Sala da comissão, 10 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 8º**’

I – promoção da equidade no acesso aos serviços, de modo a garantir que a tarifa seja justa e proporcional aos custos e benefícios do serviço, levando em consideração a capacidade de pagamento dos usuários;

.....’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

A Lei nº 12.587/2012 institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), às quais todos os entes federados devem atender.

Um aspecto relevante dessa norma é o relacionado à política tarifária, que está intimamente associada ao usufruto do direito ao transporte, insculpido no art. 6º de nossa Constituição desde 2015. Desnecessário dizer que tarifas elevadas impossibilitam aos cidadãos de menor renda o acesso aos serviços de transporte público coletivo.



Esta Emenda, portanto, tem o propósito de alterar o inciso I do art. 8º, para estabelecer que a tarifa seja justa e proporcional aos custos e benefícios do serviço, levando em consideração a capacidade de pagamento dos usuários.

Sala da comissão, 11 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 14.**

.....

§ 2º Deverão ser fixadas placas, nos veículos de transporte público, com os principais direitos dos usuários.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

Nosso objetivo com esta emenda é alterar o art. 14 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que trata das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), para estabelecer que sejam fixadas placas, nos veículos de transporte público, com dizeres que transmitam os principais direitos de seus usuários. Precisamos cada vez mais tratar com a máxima dignidade nossa população, portanto vemos como necessária a presente mudança proposta na PNMU.

Sala da comissão, 10 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 18.**
.....

V – criar pontos de apoio para os motoristas do serviço de táxi e do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

A emenda ora em tela objetiva acrescentar uma atribuição aos Municípios no rol constante do art. 18 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que trata das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Pensamos que a existência de pontos de apoios para motoristas de táxis e dos serviços de aplicativo, como o Uber é necessária para que o sistema brasileiro de mobilidade tenha mais qualidade no atendimento aos seus usuários. É o que propomos então com esta emenda, que acrescenta tal atribuição no art. 18.

Sala da comissão, 11 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 22.**
.....

Parágrafo único. Na definição dos itinerários, deve-se priorizar os trajetos mais diretos e com o menor acréscimo de rotas possível, de modo a conciliar a otimização do tempo de viagem com o amplo atendimento da demanda.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

Uma reclamação constante dos usuários dos serviços de transporte público coletivo são os longos itinerários percorridos pelos ônibus. Isso faz com que as viagens se prolonguem demasiadamente, gerando cansaço, perda de tempo de trabalho ou lazer e, ainda, elevam o custo com combustível por parte das empresas.

Isso posto, de modo a otimizar esse tempo de viagem, sem deixar de atender ao máximo a demanda pelo transporte, propomos a inclusão de importante diretriz relativa à atribuição do gestor público ao definir os itinerários



das linhas de ônibus, de modo a priorizar os itinerários mais diretos e com menos acréscimo de rotas.

Sala da comissão, 10 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 8º**

.....

§ 4º As empresas prestadoras de serviço de transporte público deverão oferecer capacitação contínua aos seus funcionários para lidar com os passageiros idosos, com deficiência ou com mobilidade reduzida.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

O art. 8º da Lei nº 12.587, de 2012, elenca as diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo. Apesar da referida Lei já trazer no seu art. 1º a preocupação com a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e em outros dispositivos enfatizar o cuidado com as pessoas idosas, com deficiência ou com mobilidade reduzida, o texto não faz menção expressa à necessidade de capacitar os profissionais que operam o serviço de transporte público coletivo para lidar com esse grupo de passageiros.

Isso posto, de modo a garantir que os direitos das pessoas idosas, com deficiência e com mobilidade reduzida sejam de fato exercidos e proporcionar-lhes transporte com dignidade, propomos a inclusão do § 4º ao art. 8º da Lei nº 12.587,



de 2012, de modo a obrigar que as empresas prestadoras de serviços de transporte público coletivo ofereçam esse treinamento a seus funcionários.

Sala da comissão, 10 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 14.**’

.....’

V – ter acesso a instrumento de avaliação frequente dos serviços de transporte público prestados.

.....’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

A avaliação do usuário é ferramenta extremamente importante para assegurar a qualidade e a eficiência na prestação do serviço de transporte público. As instituições públicas e privadas vêm se utilizando cada vez mais desse recurso para corrigir eventuais falhas e para oferecer melhores serviços a seus usuários. No entanto, na prática, as empresas de transporte coletivo de passageiros não costumam oferecer esse canal para os usuários, que, na maioria das vezes, se mostram insatisfeitos com o serviço prestado.



Isso posto, propomos que a possibilidade de avaliação frequente seja incluída no rol de direitos dos usuários do serviço de transporte público coletivo, disposto no art. 14 da Lei nº 12.587, de 2012.

Sala da comissão, 10 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





MPV 1179
00014

EMENDA Nº - COMISSÃO MISTA
(À MPV Nº 1.179, DE 2023)
MODIFICATIVA

Acrescente-se art. 1º-A à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 1º- A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.24.....

.....

§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes prazos:

I - até 12 de abril de 2024, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes.

II – até 12 de abril de 2025, para Municípios de 100.000 (cem mil) a 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes.

III – até 12 de abril de 2026, para Municípios de 50.000 (cinquenta mil) a 100.000 (cem mil) habitantes.

IV – até 12 de abril de 2027, para Municípios de 25.000 (vinte e cinco mil) a 50.000 (cinquenta mil) habitantes.

V – até 12 de abril de 2028, para Municípios com até 25.000 (vinte e cinco mil) habitantes.

.....

§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do § 4º deste artigo, será informada ao Poder Executivo Federal.

.....

§ 10. O Governo Federal deverá planejar, elaborar e implementar medidas de apoio técnico e financeiro para que os Municípios elaborem seus planos de mobilidade dentro do prazo estipulado. (NR)”

JUSTIFICATIVA

A emenda propõe aprimorar as disposições da Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, sobre a exigência de as cidades elaborarem seus Planos de Mobilidade Urbana.





A exigência da elaboração de um plano local é bastante importante para a qualificação do debate da política pública. Porém, apesar deste requerimento já ter completado 10 anos, entendemos que a hierarquização desta exigência de acordo com o tamanho dos municípios ajudará a organizar a demanda e aumentar a taxa de elaboração dos projetos nas cidades.

A exigência abrange municípios muito diferentes com capacidades díspares de elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana, então é justo que cidades pequenas tenham mais prazo para a sua elaboração. Além disso, o prazo estendido daria a possibilidade e tempo para o próprio governo federal, por meio do Ministério das Cidades, apoiar os diferentes grupos de municípios na elaboração de seus planos.

Por fim, a emenda propõe corrigir a redação que nomeia o ministério responsável pelo tema, e apoiar as ações que o Ministério das Cidades tem iniciado para apoiar financeiramente as cidades pequenas a elaborarem seus planos.

Sala da comissão, 11 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 22.**

.....

V – estimular a eficácia, a eficiência e o conforto dos serviços de transporte público coletivo;’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

A emenda ora em tela objetiva alterar uma das atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana constantes do art. 22 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que trata das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Pensamos que o conforto dos serviços de transporte público coletivo é uma premissa necessária para que os usuários do sistema brasileiro de mobilidade sejam tratados com mais respeito e dignidade. É



o que propomos então com esta emenda, que acrescenta o estímulo a tal conforto na redação do inc. V do art. 22.

Sala da comissão, 10 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** Os arts. 6º e 18 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

‘**Art. 6º**
.....

IX – integração com a Política Nacional de Trânsito, Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito e o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, de que trata a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).’ (NR)

‘**Art. 18.**
.....

Parágrafo único. Os Municípios devem integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito conforme previsto no § 2º do art. 24 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro).’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

A Política Nacional de Mobilidade Urbana necessita estar integrada com as diretrizes contidas no Código de Trânsito Brasileiro, em especial a Política Nacional de Trânsito, Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito e o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans).



O Brasil instituiu o Pnatrans com meta de redução de mortes e lesões no trânsito em 50% até 2030. Para atingimento dessa meta é essencial que os Municípios estejam alinhados com esse plano. Ademais, sem integração das políticas públicas que impactam diretamente na vida do cidadão, não teremos os resultados que necessitam ser alcançados.

Nosso país optou pela municipalização do trânsito com razão. É no município onde as coisas realmente acontecem. É para o município que são levadas as vítimas de trânsito. São seus hospitais que precisam de estrutura. Grande parte dos leitos de emergência são ocupados com vítimas de trânsito. É preciso que se integrem essas políticas de forma efetiva, a fim de que a mobilidade urbana seja efetiva para o benefício da população.

É necessário que a sinalização, a construção e reparação de vias e a organização do transporte urbano, estejam em consonância com o Código de Trânsito Brasileiro. Para tanto, faz-se necessário que os Municípios integrem-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme dispõe o art. 24 do CTB.

Inserir os dispositivos ora propostos dará maior força e efetividade à Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Sala da comissão, 12 de julho de 2023.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:.

‘**Art. 148-A.**
.....

§ 8º As clínicas médicas onde são realizados os exames de aptidão física e mental poderão agregar às suas instalações, em ambiente físico próprio e segregado, a atividade de posto de coleta laboratorial devidamente contratado por um laboratório credenciado pelo órgão máximo executivo de trânsito da União para a realização do exame toxicológico previsto no caput deste artigo, desde que a atividade de posto de coleta laboratorial esteja licenciada junto aos órgãos públicos competentes e atenda às normas do CONTRAN.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

É sabido que a Lei nº 14.071, de 13 de outubro de 2020 alterou o Código de Trânsito Brasileiro, aperfeiçoando as políticas de segurança no trânsito, com a diminuição dos requisitos burocráticos para os condutores.

Nesse contexto, tem-se a importância de oferecer comodidade aos condutores das categorias C, D e E que deverão submeter-se aos exames toxicológicos previstos no art. 148-A do CTB, através da agregação às clínicas que realizam exames de aptidão física e mental de condutores, da atividade



complementar de posto de coleta laboratorial, desde que devidamente licenciada pelo órgão da vigilância sanitária municipal, de modo a que, além de tais exames, os condutores possam realizar também a coleta de amostras para o exame toxicológico.

Em suma, a oferta de tal comodidade atende ao interesse público de desburocratização do processo de habilitação de condutores.

Ademais, certo é que os exames de aptidão física e mental guardam estreita relação com os exames toxicológicos já que consistem em requisitos para a habilitação de condutores em prol da segurança viária e da eficiência das políticas públicas de trânsito.

Sala da comissão, 12 de julho de 2023.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)





EMENDA ADITIVA Nº

À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1179/2023

(Do Sr. Bacelar)

Inclua-se, onde couber, na MPV nº 1.179, de 2023, a alteração no arts. 14 e da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 14.....
V - contratar o serviço por trecho de origem e destino no transporte coletivo privado entre Municípios distintos e remunerar a viagem na proporção do frete compartilhado entre demais usuários quando o serviço rodoviário for solicitado através de aplicativos.

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda objetiva salvaguardar o direito do usuário do transporte coletivo privado de contratar a viagem por trecho e de ratear os custos do transporte entre os demais contratantes no caso de compartilhamento do frete, de forma a estimular o uso do transporte coletivo de passageiros como opção para a realização de viagens de longa distância em detrimento de carros de passeio.

As viagens coletivas privadas estão sujeitas a diferentes regulamentações sobre a forma de contratação dos serviços, variando de ente federativo para o outro. Apesar disso, é direito do consumidor a liberdade de escolha e de contratação, bem como do pagamento pelo valor proporcional à utilização do serviço prestado. O compartilhamento de serviços e o uso de plataformas de tecnologia para a sua contratação vem se popularizando e ganhou ainda mais força na pós-pandemia, especialmente por baratear custos e democratizar o acesso a estes, além de contribuir para o fortalecimento da economia. No caso do transporte coletivo privado, tal prática ganhou adesão nos últimos 5 (cinco) anos, mas tal prática, apesar de saudável, não se encontra regulamentada e gera insegurança jurídica para as empresas e usuários. Considerando os desafios da mobilidade nos centros urbanos, é salutar o fomento aos serviços prestados em ambiente coletivo, de acesso público ou privados, que promovam a substituição de meios de locomoção mais impactantes.

Diante disso, conclamo o apoio dos pares para a provação desta emenda.

Sala das Sessões, de de 2023

Deputado Bacelar
PV/BA





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 5º**
.....

VI – segurança e pontualidade nos deslocamentos das pessoas;’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

A emenda ora em tela objetiva alterar um princípio no rol constante do art. 5º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que trata das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Pensamos que a pontualidade nos deslocamentos é uma premissa necessária para que os usuários do sistema brasileiro de mobilidade sejam tratados com mais respeito e dignidade. É o que propomos então com esta emenda, que acrescenta tal princípio à segurança já garantida no inc. VI do art. 5º.

Sala da comissão, 10 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 5º**
.....
X – participação social.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

Para o aperfeiçoamento de nossa democracia, é imperioso que o arcabouço legal estabeleça, de forma clara, que a população participe das decisões que mais as afete, como é o caso da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU).

Embora já conste dentre os princípios da PNMU a gestão democrática e controle social de seu planejamento e avaliação, entendemos ser necessário explicitar, no texto da Lei, a "participação social".

Isso posto, propomos a inclusão de importante princípio que deve nortear a condução da Política Nacional de Mobilidade Urbana, de modo a prover



aos nossos cidadãos meios de direcionar os esforços em direção a soluções que, de fato, beneficiem os mais interessados pelas decisões.

Sala da comissão, 10 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 18.**
.....

V – criar pontos de recargas proporcionais à frota de veículos elétricos.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

Nosso objetivo com esta emenda é alterar o art. 18 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que trata das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), para estabelecer que os Municípios criem pontos de recargas proporcionais à frota veículos elétricos. Salientamos que é cada vez maior a proporção de veículos elétricos em relação à totalidade das frotas municipais. Precisamos cada vez mais tratar com a máxima dignidade e o máximo respeito



nossa população, portanto vemos como necessária a presente mudança proposta na PNMU.

Sala da comissão, 11 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 6º**
.....

IX – incentivo à integração entre o planejamento do transporte público coletivo e o planejamento do transporte remunerado privado individual de passageiros, inclusive por intermédio de compartilhamento de dados.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

Consideramos importante que seja incorporado às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, objeto do art. 6º da Lei nº 12.587/12, o incentivo à integração entre o planejamento do transporte público coletivo e o planejamento do transporte remunerado privado individual de passageiros, inclusive por intermédio de compartilhamento de dados. Hoje, o transporte remunerado privado urbano, comumente chamado "por aplicativo", representa opção relevante de deslocamento nas grandes e médias cidades, preenchendo lacuna de oferta dos serviços de transporte coletivo e de táxis. Em vista dessa complementaridade, seria oportuno e conveniente incentivar a integração entre o planejamento dos serviços prestados pelo poder público (ainda que indiretamente) e o planejamento das empresas de tecnologia que oferecem plataformas para a



contratação de transporte privado. Se houver, em alguma medida, essa integração, sairá ganhando o usuário, que poderá contar com uma rede de serviços mais robusta e racional.

Sala da comissão, 11 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 5º**

.....

X – planejamento integrado, considerando os diferentes modos de transportes.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

A emenda ora em tela objetiva acrescentar um princípio no rol constante do art. 5º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que trata das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Temos a convicção de que a operação dos diferentes modos de transporte deve ser pensada de forma conjunta, a fim de aumentar a eficiência do sistema de mobilidade urbana. É o que propomos então com esta emenda, que acrescenta tal princípio na redação do art. 5º.

Sala da comissão, 10 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 14.**’

.....

V – ter acesso a serviços de transporte público de qualidade, independentemente de sua localização e condição socioeconômica.

.....’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

Nosso objetivo com esta emenda é alterar o art. 14 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que trata das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), para estabelecer que os usuários têm direito a serviços de transporte público de qualidade, independentemente de sua localização e condição socioeconômica. Precisamos cada vez mais tratar com a máxima



dignidade e o máximo respeito nossa população, portanto vemos como necessária a presente mudança proposta na PNMU.

Sala da comissão, 11 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.867, de 10 de outubro de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 5º**
.....
X – inovação e tecnologia.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

A emenda ora em tela objetiva acrescentar um princípio no rol constante do art. 5º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que trata das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Pensamos que a tecnologia e a inovação são premissas necessárias para o sistema brasileiro de mobilidade ganhe mais qualidade, efetividade e eficiência. É o que propomos então com esta emenda, que acrescenta tal princípio na redação do art. 5º.

Sala da comissão, 11 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 3º**

.....

§ 3º

.....

VIII – pontos de recarga de veículos elétricos.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

Nosso objetivo com esta emenda é alterar o art. 3º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que trata das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), para estabelecer que a infraestrutura também é composta por pontos de recargas de veículos elétricos. Salientamos que é cada vez maior a proporção de veículos elétricos em relação à totalidade das frotas municipais.



Precisamos cada vez mais melhorar a qualidade da mobilidade urbana neste País, portanto vemos como necessária a presente mudança proposta na PNMU.

Sala da comissão, 11 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 10.**

.....

§ 1º

§ 2º Na fixação das metas de qualidade e desempenho de que trata o inciso I, deverão ser considerados, no mínimo, os seguintes requisitos:

I – frequência e regularidade das viagens;

II – conforto;

III – segurança; e

IV – acessibilidade.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

O monitoramento da qualidade e do desempenho do serviço prestado é ferramenta indispensável para garantir que a empresa prestadora do serviço está cumprindo o que se foi celebrado em contrato. No entanto, os parâmetros a serem observados não são suficientes para que o gestor público possa efetivamente fiscalizar o cumprimento do contrato e dos níveis de qualidade e desempenho exigidos.



Isso posto, propomos a definição de alguns requisitos mínimos a serem observados no momento da elaboração do edital de licitação, na assinatura do contrato e, posteriormente, na fiscalização da execução do contrato, conferindo mais clareza, transparência e segurança jurídica ao processo.

Sala da comissão, 10 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 22.**

.....

V – estimular a eficácia, a eficiência e o conforto dos serviços de transporte público coletivo;’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

A emenda ora em tela objetiva alterar uma das atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana constantes do art. 22 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que trata das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Pensamos que o conforto dos serviços de transporte público coletivo é uma premissa necessária para que os usuários do sistema brasileiro de mobilidade sejam tratados com mais respeito e dignidade. É



o que propomos então com esta emenda, que acrescenta o estímulo a tal conforto na redação do inc. V do art. 22.

Sala da comissão, 10 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





MPV 1179
00030

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº - COMISSÃO MISTA

(à MPV 1.179 de 2023)

Dê-se ao art. 1º da Medida Provisória nº 1.179, de 2023, a seguinte redação:

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

“Art.24.....

§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes prazos:

I - 12 de abril de 2024, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes;

II – 12 de abril de 2025, para Municípios de 50.000 (cinquenta mil) até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes; e

III – 31 de dezembro de 2024, para Municípios de 20.000 (vinte mil) até 50.000 (cinquenta mil) habitantes.

.....
§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do § 4º deste artigo, será informada à Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

.....
§ 10. Os Municípios que tratam o Inciso III, § 4º do Art. 24, é obrigatório a apresentação do Plano de Mobilidade Simplificado, com preenchimento das informações por meio digital, com requisitos definidos em regulamento próprio pela Secretaria Nacional de Mobilidade.

.....
§ 11. A União deverá elaborar e implementar plano de assistência técnica com objetivo de financiar e apoiar os Municípios de 50.000 (cinquenta mil) até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes no cumprimento do disposto no § 1º deste artigo.

.....
§ 12. Para os entes federados acima de 50.000 (cinquenta mil) habitantes que possuem serviços de transporte público coletivo e não





CÂMARA DOS DEPUTADOS

tenham o seu Plano de Mobilidade Urbana, devem prestar informações à Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades referentes à qualidade e à produtividade desses serviços.

§ 13. Ato da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, definirá o conteúdo mínimo, a periodicidade e a sistemática de recebimento das informações de que trata o § 12.

§ 14. O não cumprimento do disposto nos §§ 4º, 12 e 13 implica no impedimento de recebimento de recursos federais destinados ao financiamento do sistema de mobilidade urbana. ” (NR)

Justificativa

Apresentamos considerações quanto a Medida Provisória nº 1179, de 07 de julho de 2023, que, “Reabre o prazo de que trata o art. 24 da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.”

Considerando, as limitações enfrentadas pelos Municípios, como orçamentárias e financeiras, carência de recursos humanos para produção de peças técnicas, dificuldade em estruturar projetos para captação de recursos federais ou estaduais e contratação de terceiros;

Considerando, as diversas ferramentas implementadas pelo Poder Executivo Federal, para a elaboração pelos Municípios de seus Planos de Mobilidade Urbana;

Considerando, a necessidade em estabelecer políticas públicas eficientes e efetivas, que tragam resultados almejados pela sociedade;

Considerando que, já houve outra prorrogação do referido prazo para elaboração dos Planos de Mobilidade, como a Medida Provisória nº 906/2019 convertida em Lei nº 14.000 de 19 de maio de 2020;

Considerando ainda que, essas prorrogações não poderão se manter indefinidamente, apresentamos nossa proposta de emenda a MPV nº 1179/2023.

Entendemos que a dilação de prazo para que os Municípios produzam seus Planos de Mobilidade, seja essencial, mas ao mesmo tempo acreditamos ser necessário estabelecer ações que estabeleçam responsabilidade dos Municípios em cumprir com as obrigações estabelecidas por força de lei e processos que facilitem a produção de seus Planos de Mobilidade.

Diante a proposta da Medida Provisória nº 1179/2023, a qual, mais uma vez, altera o Art. 24 da Lei nº 12.587/2012 e prorroga o prazo para elaboração dos Planos de Mobilidade por Estados e Municípios, apresentamos proposta de emenda, a qual acreditamos facilitar o desenvolvimento do Plano de Mobilidade por Municípios de 20.000 (vinte mil habitantes) até 50.000 (cinquenta mil habitantes) e cria responsabilidade para os Municípios acima de 50.000 (cinquenta mil habitantes) quanto a apresentação de dados de acordo com demanda a ser apresentada pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana.

Propomos que seja estabelecido, que, Municípios de 20.000 (vinte mil habitantes) até 50.000 (cinquenta mil habitantes), tenham obrigação de produção de seu Plano de Mobilidade, de acordo com, metodologia simplificada desenvolvida pela Secretaria





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Nacional de Mobilidade Urbana, onde, elaborou cartilha e disponibilizou ferramenta computacional, para auxiliar os municípios menores a elaborarem seus Planos de

Mobilidade Urbana. Assim no total dos 1.908 municípios com população abaixo de 250 mil habitantes que efetivamente responderam à pesquisa da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB), 256 declararam ter elaborado seu Plano de Mobilidade, o que representa apenas 13% desse grupo, sendo que 199 possuem o Plano de Mobilidade elaborado e aprovado (10%). Com esse ajuste legal, de simplificação no processo de elaboração dos Planos de Mobilidade para Municípios de 20.000 (vinte mil) habitantes até 50.000 (cinquenta mil) habitantes, além de ganharmos eficiência e efetividade, na elaboração dos Planos de Mobilidade, aumentaremos o número de Municípios que possuem seu Plano elaborado, alimentando assim os sistemas nacionais de informações sobre mobilidade, gerando economia aos cofres públicos das esferas federal, estaduais e municipais.

Já com relação aos demais municípios a partir de 50.000 habitantes, acreditamos ser necessário fazer os processos já existentes funcionarem, através da divulgação dos mesmos, de ações do Poder Executivo em parceria com o Congresso Nacional, através dos parlamentares em seus Estados e Municípios, além do que, criar mecanismos legais para que aos acessar recursos de mobilidade os entes federados que não possuem seu Plano de Mobilidade fiquem obrigados a fornecer a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana informações sobre o sistema de mobilidade de seus Estados e Municípios.

Sala da Comissão, em de de 2023.

Deputado Rubens Otoni

PT/GO





MPV 1179
00031

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Eduardo Gomes

EMENDA Nº - CMMPV nº 1.179, de 2023
(à MPV nº 1.179, de 2023)

Inclua-se o seguinte artigo, onde couber, na Medida Provisória nº 1.179, de 2023:

“**Art. XX.** O art. 14 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte alteração:

‘**Art. 14.**
.....

V – contratar o serviço por trecho de origem e destino no transporte coletivo privado entre municípios distintos e remunerar a viagem na proporção do frete compartilhado entre demais usuários quando o serviço rodoviário for solicitado através de aplicativos.’(NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda objetiva salvaguardar o direito do usuário do transporte coletivo privado de contratar a viagem por trecho e de ratear os custos do transporte entre os demais contratantes no caso de compartilhamento do frete, de forma a estimular o uso do transporte coletivo de passageiros como opção para a realização de viagens de longa distância em detrimento de carros de passeio.

As viagens coletivas privadas estão sujeitas a diferentes regulamentações sobre a forma de contratação dos serviços, variando de um ente federativo para o outro. Apesar disso, é direito do consumidor a liberdade de escolha e de contratação, bem como do pagamento pelo valor proporcional à utilização do serviço prestado. O compartilhamento de serviços e o uso de plataformas de tecnologia para a sua contratação vem se popularizando e ganhou ainda mais força no período pós pandemia, especialmente por baratear

custos e democratizar o acesso a estes, além de contribuir para o fortalecimento da economia.

No caso do transporte coletivo privado, tal prática ganhou adesão nos últimos 5 (cinco) anos, mas tal prática, apesar de saudável, não se encontra regulamentada e gera insegurança jurídica para as empresas e usuários. Considerando os desafios da mobilidade nos centros urbanos, é salutar o fomento aos serviços prestados em ambiente coletivo, de acesso público ou privado, que promovam a substituição de meios de locomoção mais impactantes.

Sala da Comissão,

Senador EDUARDO GOMES
(PL-TO)



MPV 1179
00032

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Eduardo Gomes

EMENDA Nº - CMMPV nº 1.179, de 2023
(à MPV nº 1.179, de 2023)

Inclua-se o seguinte artigo, onde couber, na Medida Provisória nº 1.179, de 2023:

“**Art. XX.** O § 3º do art. 3º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte alteração:

‘**Art. 3º**

§ 3º

.....

VIII – pontos de parada e estacionamento de veículos para o embarque e desembarque de usuários do sistema de transporte remunerado privado individual ou coletivo de passageiros compartilhado por aplicativos.’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

Com a crescente demanda por transporte compartilhado por aplicativos do modelo individual e coletivo cabe aos municípios planejarem-se sobre a utilização de pontos públicos e privados para parada e estacionamento de veículos individuais e coletivos para o embarque e desembarque de usuários destes sistemas.

O transporte coletivo privado não tem acesso ao uso de rodoviárias, destinadas exclusivamente para o transporte coletivo aberto ao público na forma das linhas regulares. O uso de espaços privados e públicos para o estacionamento de veículos são recomendados pelas agências reguladoras dos serviços rodoviários federal e estaduais, mas o uso de aplicativos na contratação destes serviços por compartilhamento tem gerado insegurança jurídica aos gestores municipais sobre a possibilidade do uso da infraestrutura de mobilidade urbana disponível na forma de estacionamentos

ou demais pontos de parada compatíveis com o modo de transporte não compartilhado. Em se tratando de uma realidade e de uso cada vez mais frequente, não há como se dissociar da realidade dos centros urbanos a convivência harmoniosa com espaços para a instalação dos pontos de encontro entre usuários, motoristas e empresas do transporte compartilhado, individual ou coletivo.

Sala da Comissão,

Senador EDUARDO GOMES
(PL-TO)



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 10.**

.....

VI – estabelecimento de critérios relacionados à responsabilidade socioambiental dos licitantes, como a adoção de práticas sustentáveis, a redução das emissões de poluentes, a eficiência energética e o uso de tecnologias limpas.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), como instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, às quais todos os entes federados devem atender, sendo o PNMU instrumento da política de desenvolvimento urbano objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

O art. 10 da referida Lei estabelece as diretrizes a serem observadas na contratação dos serviços de transporte público coletivo, que será precedida de licitação pública.



Entre as diretrizes destacadas no dispositivo mencionado, a presente proposição estabelece que a licitação deverá incluir critérios relacionados à responsabilidade socioambiental dos licitantes, como a adoção de práticas sustentáveis, a redução das emissões de poluentes, a eficiência energética e o uso de tecnologias limpas.

Ante o exposto, contamos com o apoio de nossos Pares para a aprovação desta importante emenda.

Sala da comissão, 12 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 10.**

.....

VI – apresentação de propostas financeiramente viáveis, demonstrando como pretendem cobrir os custos operacionais e garantir o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), como instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, às quais todos os entes federados devem atender, sendo o PNMU instrumento da política de desenvolvimento urbano objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

O art. 10 da referida Lei estabelece as diretrizes a serem observadas na contratação dos serviços de transporte público coletivo, que será precedida de licitação pública.



Entre as diretrizes destacadas no dispositivo mencionado, incluímos a apresentação pelos licitantes de propostas financeiramente viáveis, demonstrando como pretendem cobrir os custos operacionais e garantir o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Ante o exposto, contamos com o apoio de nossos Pares para a aprovação desta importante emenda.

Sala da comissão, 12 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





MPV 1179
00035

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA Nº - COMISSÃO MISTA

(à MPV 1.179 de 2023)

Dê-se ao art. 1º da Medida Provisória nº 1.179, de 2023, a seguinte redação:

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

“Art.24.....

§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes prazos:

I - 12 de abril de 2025, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes;

II – 12 de abril de 2025, para Municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) e com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes; e

III – 31 de dezembro de 2025, para Municípios com até 50.000 (cinquenta mil) habitantes.

.....

§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do § 4º deste artigo, será informada à Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

.....

§ 10. Os Municípios que tratam o Inciso III, § 4º do Art. 24, podem elaborar Plano de Mobilidade Urbana Simplificado, com preenchimento das informações por meio digital, com requisitos definidos em regulamento próprio pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

.....

§ 11. A União deverá elaborar e implementar plano de assistência técnica e financeira com objetivo de apoiar os Municípios com mais de 50.000 (cinquenta mil) e com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes no cumprimento do disposto no § 1º deste artigo.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 12. Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios que possuem serviços de transporte público coletivo devem prestar informações à Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades referentes à qualidade e à produtividade desses serviços.

.....

§ 13. Ato da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, definirá o conteúdo mínimo, a periodicidade e a sistemática de recebimento das informações de que trata o § 12.

.....

§ 14. O não cumprimento do disposto nos §§ 12 e 13 implica no impedimento de recebimento de recursos federais destinados ao financiamento do transporte público coletivo. ” (NR)

Justificativa

Apresentamos considerações quanto a Medida Provisória nº 1179, de 07 de julho de 2023, que, “Reabre o prazo de que trata o art. 24 da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.”

Considerando, as limitações enfrentadas pelos Municípios, como orçamentárias e financeiras, carência de recursos humanos para produção de peças técnicas, dificuldade em estruturar projetos para captação de recursos federais ou estaduais e contratação de terceiros;

Considerando, as diversas ferramentas implementadas pelo Poder Executivo Federal, para a elaboração pelos Municípios de seus Planos de Mobilidade Urbana;

Considerando, a necessidade em estabelecer políticas públicas eficientes e efetivas, que tragam resultados almejados pela sociedade;

Considerando que, já houve outra prorrogação do referido prazo para elaboração dos Planos de Mobilidade, como a Medida Provisória nº 906/2019 convertida em Lei nº 14.000 de 19 de maio de 2020;

Considerando ainda que, essas prorrogações não poderão se manter indefinidamente, apresentamos nossa proposta de emenda a MPV nº 1179/2023.

Entendemos que a dilação de prazo para que os Municípios produzam seus Planos de Mobilidade, seja essencial, mas ao mesmo tempo acreditamos ser necessário estabelecer ações que estabeleçam responsabilidade dos Municípios em cumprir com as obrigações estabelecidas por força de lei e processos que facilitem a produção de seus Planos de Mobilidade.

Diante a proposta da Medida Provisória nº 1179/2023, a qual, mais uma vez, altera o Art. 24 da Lei nº 12.587/2012 e prorroga o prazo para elaboração dos Planos de





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Mobilidade por Estados e Municípios, apresentamos proposta de emenda, a qual acreditamos facilitar o desenvolvimento do Plano de Mobilidade por Municípios de 20.000 (vinte mil habitantes) até 50.000 (cinquenta mil habitantes) e cria responsabilidade para os Municípios acima de 50.000 (cinquenta mil habitantes) quanto a apresentação de dados de acordo com demanda a ser apresentada pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana.

Propomos que seja estabelecido, que, Municípios de 20.000 (vinte mil habitantes) até 50.000 (cinquenta mil habitantes), tenham obrigação de produção de seu Plano de Mobilidade, de acordo com, metodologia simplificada desenvolvida pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, onde, elaborou cartilha e disponibilizou ferramenta computacional, para auxiliar os municípios menores a elaborarem seus Planos de Mobilidade Urbana. Assim no total dos 1.908 municípios com população abaixo de 250 mil habitantes que efetivamente responderam à pesquisa da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB), 256 declararam ter elaborado seu Plano de Mobilidade, o que representa apenas 13% desse grupo, sendo que 199 possuem o Plano de Mobilidade elaborado e aprovado (10%). Com esse ajuste legal, de simplificação no processo de elaboração dos Planos de Mobilidade para Municípios de 20.000 (vinte mil) habitantes até 50.000 (cinquenta mil) habitantes, além de ganharmos eficiência e efetividade, na elaboração dos Planos de Mobilidade, aumentaremos o número de Municípios que possuem seu Plano elaborado, alimentando assim os sistemas nacionais de informações sobre mobilidade, gerando economia aos cofres públicos das esferas federal, estaduais e municipais.

Já com relação aos demais municípios a partir de 50.000 habitantes, acreditamos ser necessário fazer os processos já existentes funcionarem, através da divulgação dos mesmos, de ações do Poder Executivo em parceria com o Congresso Nacional, através dos parlamentares em seus Estados e Municípios, além do que, criar mecanismos legais para que aos acessar recursos de mobilidade os entes federados que não possuem seu Plano de Mobilidade fiquem obrigados a fornecer a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana informações sobre o sistema de mobilidade de seus Estados e Municípios.

Sala da Comissão, em de de 2023.

Deputado Rubens Otoni

PT/GO





MPV 1179
00036

SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JORGE KAJURU

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV Nº 1179/2023)

Inclua-se, onde couber, na MPV nº 1.179, de 2023, a alteração no art. 3º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art.....
‘Art.3º.....
§3º.....
.....

VIII - pontos de parada e estacionamento de veículos para o embarque e desembarque de usuários do sistema de transporte remunerado privado individual ou coletivo de passageiros compartilhado por aplicativos.’ (NR)”

JUSTIFICATIVA

Com a crescente demanda por transporte compartilhado por aplicativos do modelo individual e coletivo cabe aos municípios planejarem-se sobre a utilização de pontos públicos e privados para parada e estacionamento de veículos individuais e coletivos para o embarque e desembarque de usuários destes sistemas.

O transporte coletivo privado não possui acesso às rodoviárias, destinadas exclusivamente para o transporte coletivo aberto ao público na forma das linhas regulares. O uso de espaços privados e públicos para o estacionamento de veículos são recomendados pelas agências reguladoras dos serviços rodoviários federal e estaduais, mas o uso de aplicativos na contratação destes serviços compartilhados tem gerado insegurança jurídica aos gestores municipais sobre a possibilidade do uso da infraestrutura de mobilidade urbana disponível na



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador JORGE KAJURU

forma de estacionamentos ou demais pontos de parada compatíveis com o modo de transporte não compartilhado.

Considerando essa realidade e o uso cada vez mais frequente desses serviços, é essencial não dissociar a convivência harmoniosa nos centros urbanos da necessidade de espaços para a instalação de pontos de encontro entre usuários, motoristas e empresas do transporte compartilhado, tanto individual quanto coletivo.

Sala da Comissão,

Senador JORGE KAJURU



MPV 1179
00037

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador JORGE KAJURU

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV Nº 1179/2023)

Inclua-se, onde couber, na MPV nº 1.179, de 2023, a alteração no art. 14 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art.

‘Art.14.....

.....
V - contratar o serviço por trecho de origem e destino no transporte coletivo privado entre Municípios distintos e remunerar a viagem na proporção do frete compartilhado entre demais usuários quando o serviço rodoviário for solicitado através de aplicativos.’ (NR)”

JUSTIFICATIVA

A presente Emenda objetiva salvaguardar o direito do usuário do transporte coletivo privado de contratar a viagem por trecho e de ratear os custos do transporte entre os demais contratantes no caso de compartilhamento do frete, de forma a estimular o uso do transporte coletivo de passageiros como opção para a realização de viagens de longa distância em detrimento de carros de passeio.

As viagens coletivas privadas estão sujeitas a diferentes regulamentações sobre a forma de contratação dos serviços, variando de um ente federativo para outro. Apesar disso, é direito do consumidor a liberdade de escolha na contratação, bem como do pagamento pelo valor proporcional à utilização do serviço prestado.

O compartilhamento de serviços e o uso de plataformas de tecnologia para a sua contratação vem se popularizando e ganhou ainda mais



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador JORGE KAJURU

força no pós-pandemia, especialmente por baratear custos e democratizar o acesso a estes, além de contribuir para o fortalecimento da economia.

No caso do transporte coletivo privado, tal prática ganhou adesão nos últimos 5 (cinco) anos, mas, apesar de saudável, não se encontra regulamentada e gera insegurança jurídica para as empresas e usuários.

Considerando os desafios da mobilidade nos centros urbanos, é salutar o fomento aos serviços prestados em ambiente coletivo, de acesso público ou privado, que promovam a substituição de meios de locomoção mais impactantes.

Sala da Comissão,

Senador JORGE KAJURU



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.179, DE 7 DE JULHO DE 2023

Reabre o prazo de que trata o art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA Nº

Inclua-se, onde couber, novo artigo à Medida Provisória nº 1179/2023, com a seguinte redação:

"Art. A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art.

4º.....
.....
.....
.....

XIV – serviço de compartilhamento de veículos de mobilidade individual: serviço, remunerado ou não, de compartilhamento de bicicletas, bicicletas elétricas e veículos de mobilidade individual, para a realização de viagens individualizadas." (NR)

"Art. 11-C. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regular e fiscalizar os serviços de compartilhamento veículos de mobilidade individual previstos no inciso XIV do art. 4º desta Lei no âmbito de seus territórios.

§ 1º o poder executivo municipal ou do Distrito Federal deve garantir as condições de segurança dos usuários dos serviços disciplinados no caput.

§2º a regulamentação disciplinada no caput fica condicionada a exigência de contratação de seguro de acidentes pessoais e de responsabilidade civil."

JUSTIFICAÇÃO



* C D 2 3 1 7 4 1 7 8 8 1 0 0 *



Encontramos hoje em diversas cidades do Brasil o serviço de bicicletas públicas compartilhadas, a sociedade brasileira já reconhece a importância deste modal nos grandes centros, mas entendemos que devemos ampliar mais a disponibilidade do serviço.

É fundamental incorporarmos as bicicletas na rotina do trânsito, medida que vai beneficiar não só o meio ambiente, mas, principalmente, a saúde e a qualidade de vida das pessoas, visto que é uma atividade física moderada, constante e diária.

Os benefícios gerados com a mudança do modelo de transporte vão ainda muito mais além. O próprio ciclo do turismo é alterado e revigorado. Usando uma **bicicleta compartilhada**, se reduz muito o custo com as viagens turísticas, aumenta-se a satisfação com a experiência, estimula-se o comércio local, diminui-se a emissão de poluentes, melhora-se a qualidade de vida e aumenta-se o número de viagens e a acessibilidade deste sistema de turismo para a população geral.

Para gerar segurança jurídica para as empresas que desejam investir nesta modalidade de transporte apresentamos o presente projeto para regulamentar a exploração do serviço, além de estabelecer a responsabilidade de regulação e fiscalização ao poder municipal e estabelecemos a necessidade de uma apólice de seguro de acidentes pessoais e de responsabilidade civil.

Pelas razões expostas, solicito a aprovação da presente emenda.

Sala das sessões, em de de 2023.

Deputado Felipe Carreras (PSB/PE)





MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.179, DE 7 DE JULHO DE 2023

Reabre o prazo de que trata o art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA Nº

Inclua-se, onde couber, novo artigo à Medida Provisória nº 1179/2023, com a seguinte redação:

Art. O art. 6º da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos:

"Art.

*6º
.....
.....*

*IX – descarbonização e eficiência energética dos serviços de transporte público coletivo de passageiros;
X – redução do número de mortes e lesões no trânsito, em observação à Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018 (PNATRANS)."*

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa incluir duas novas diretrizes que orientam a Política Nacional de Mobilidade Urbana: a descarbonização do transporte público coletivo de passageiros e a redução de mortes e lesões no trânsito brasileiro.

A **descarbonização e eficiência energética das frotas de transporte coletivo** é um processo que tem acelerado em diversos países. Além de atingir compromissos ambientais e mitigar o impacto das mudanças climáticas, essa transição pode ser uma aliada na melhoria da qualidade dos serviços oferecidos para a população.

Por outro lado, a Política Nacional de Mobilidade Urbana necessita estar integrada com as diretrizes contidas no Código de Trânsito Brasileiro, em



especial o **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans)**, instituído pela Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018.

Pelas razões expostas, solicito a aprovação da presente emenda.

Sala das sessões, em de de 2023.

Deputado Felipe Carreras (PSB/PE)





CONGRESSO NACIONAL

MPV 1179
00040

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.179, DE 7 DE JULHO DE 2023

Reabre o prazo de que trata o art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA Nº

Inclua-se, onde couber, novo artigo à Medida Provisória nº 1179/2023, com a seguinte redação:

"Art. Acrescente-se o artigo 42-C à Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, com a seguinte redação:

"Art. 42-C Os municípios com população superior a 100.000 (cem mil) habitantes deverão incorporar ao seu plano diretor a implantação e manutenção de sistema de bicicletas públicas compartilhadas e integradas ao transporte de passageiros. "

JUSTIFICAÇÃO

Os sistemas de bicicletas compartilhadas, além da integração modal, também promovem acesso à bicicleta a quem não possui uma própria. A oferta de bicicletas possibilita que segmentos significativos da sociedade tenham mais acesso à cidade e aos seus equipamentos.

As bicicletas públicas compartilhadas podem promover a integração modal na cidade entre transporte público e bicicletas, com estações de bicicletas compartilhadas próximas a paradas de ônibus e metrô, e com a possibilidade de cada município estabelecer um cadastro de usuários de bicicletas compartilhadas no bilhete Único do transporte coletivo.

Pelas razões expostas, solicito a aprovação da presente emenda.

Sala das sessões, em de de 2023.

Deputado Felipe Carreras (PSB/PE)





MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.179, DE 7 DE JULHO DE 2023

Reabre o prazo de que trata o art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA Nº

Inclua-se, onde couber, novo artigo à Medida Provisória nº 1179/2023, com a seguinte redação:

"Art. O artigo 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 passa a vigorar acrescida do seguinte parágrafo:

Art. 41

.....

§4º O plano de transporte urbano integrado disciplinado no § 2º deverá incluir programa de implantação de ciclovias e/ou ciclofaixas.

I – Os novos projetos de ruas e estradas deverão incluir o disposto no caput do §4º.

II – Fica desobrigado a implantação mediante:

- a) comprovação de inviabilidade técnica;*
- b) não recomendado o tráfego de bicicletas;*
- c) desnecessária segregação dos veículos."*

JUSTIFICAÇÃO

A **bicicleta** é uma alternativa para a mobilidade urbana sustentável de forma econômica e eficiente. A mobilidade sustentável deve ser encarada no planejamento de políticas públicas considerando a dificuldade de locomoção provocada pelos congestionamentos de veículos no trânsito urbano. Entretanto essa alternativa sustentável esbarra, entre outros problemas, na



poluição provocada pelos veículos automotores que utilizam combustível fóssil.

Observamos o crescimento das cidades e as dificuldades que existem em relação à mobilidade nos centros urbanos. Para um melhor atendimento às cidades brasileiras é necessário pensar em como democratizar o acesso aos benefícios da vida urbana, entre eles a mobilidade com segurança, fator de inclusão social.

O Estatuto da Cidade trouxe importantes avanços como o Plano Diretor participativo e o Plano Diretor de Mobilidade das Cidades. No entanto, há uma grande lacuna entre os planos redigidos nos órgãos burocráticos e o que acontece nas ruas das cidades.

Entendemos que para a efetiva implementação de ciclovias e/ou ciclofaixas se faz necessário incluir a **obrigatoriedade na elaboração do plano diretor dos municípios**, entendemos que deve ser enquadrada esta obrigação apenas aos municípios com mais de 500 mil habitantes para que esta lei não seja impeditiva a sua execução.

Pelas razões expostas, solicito a aprovação da presente emenda.

Sala das sessões, em de de 2023.

Deputado Felipe Carreras (PSB/PE)





MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.179, DE 7 DE JULHO DE 2023

Reabre o prazo de que trata o art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA Nº

Inclua-se, onde couber, novo artigo à Medida Provisória nº 1179/2023, com a seguinte redação:

"Art. A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 24-A:

Art. 24-A. Para efeito do disposto no inciso VIII do art. 24, o Plano de Mobilidade Urbana deverá prever reserva de vagas para bicicletas, com paraciclos, em estacionamentos destinados a prédios públicos, devidamente sinalizadas, dimensionadas e posicionadas nos termos das normas técnicas vigentes.

Parágrafo único. Compete aos órgãos disciplinados no caput oferecer infraestrutura de vestiários para seus funcionários que comprovadamente utilizem da bicicleta como meio de transporte."

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem por objetivo promover a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município, constituindo um instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal.

A referida Lei tem como princípio **priorizar os modos de transportes não motorizados** sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado. Entre os objetivos da mesma Política estão a melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade e a promoção do desenvolvimento



sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades.

Entendemos que para fazer a devida alteração que atende ao princípio da mudança faz-se necessário que o poder público de o exemplo, e para isso acreditamos que os prédios públicos devam reservar pelo menos 10% das vagas que hoje são destinadas aos carros serem destinadas para as bicicletas.

Muitos não fizeram a migração do modal de transporte do carro para a bicicleta devido à falta de estrutura para permitir que ele deixe seu patrimônio de forma segura.

Tal medida acarretará um maior incremento na utilização da bicicleta e isso vai de acordo com a necessidade de adequação para melhoria na utilização dos espaços públicos da mesma forma que melhorará a saúde dos cidadãos e o meio ambiente por redução de emissão de gases poluentes.

Pelas razões expostas, solicito a aprovação da presente emenda.

Sala das sessões, em de de 2023.

Deputado Felipe Carreras (PSB/PE)





MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.179, DE 7 DE JULHO DE 2023

Reabre o prazo de que trata o art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA Nº

Inclua-se, onde couber, novo artigo à Medida Provisória nº 1179/2023, com a seguinte redação:

Art. O artigo 41 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

"Art.

41

.....

.....

§4º O plano de transporte urbano integrado disciplinado no § 2º deverá incluir programa de implantação e manutenção de paraciclos, os quais serão instalados nas proximidades de pontos de acesso a transportes públicos, ciclovias e locais de grande concentração de pessoas."

JUSTIFICAÇÃO

A bicicleta é o meio de transporte ideal para a construção de cidades mais limpas, eficientes e saudáveis. Para isso é necessário buscar toda e qualquer forma de incentivar o seu uso por um número cada vez maior de pessoas.

Prever no plano diretor de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, um plano de transporte urbano integrado, incluindo a implantação e manutenção de equipamentos como os **paraciclos**, auxilia sobremaneira na tarefa de incorporar as bicicletas no cotidiano das cidades.



Paraciclos são mobiliários urbanos destinados ao estacionamento de bicicletas por período de curta e média duração, localizados em áreas públicas, sendo de dois tipos, a depender do local onde forem implantados: na calçada ou via pública. Enquanto os bicicletários são espaços fechados, geralmente com algum tipo de vigilância e infraestrutura adicional, os **paraciclos** são as estruturas que permitem apoiar e trancar a bicicleta de forma segura. Eles podem se integrar no mobiliário urbano de uma cidade, junto a bancos, placas, luminárias e totens informativos.

O mais importante é que os **paraciclos** estejam localizados próximos a pontos de interesse para pedestres e ciclistas, que sejam construídos de materiais fortes, bem fixados ao piso e sua geometria deve preferencialmente ter elementos que permitam a fixação do quadro e os aros da bicicleta, para dificultar os furtos.

Pelas razões expostas, solicito a aprovação da presente emenda.

Sala das sessões, em de de 2023.

Deputado Felipe Carreras (PSB/PE)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 24.**

.....

§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do § 4º deste artigo, será informada ao Ministério das Cidades ou ao órgão responsável pela garantia dos princípios, diretrizes e objetivos desta Lei.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

O objetivo desta emenda é garantir que mudanças de governo e a respectiva alteração das nomenclaturas de Ministérios não sejam um fator de entrave ao cumprimento dos prazos e dos processos previstos na Política Nacional de Mobilidade Urbana de que trata a Lei nº 12.587, de 2012.

Sala da comissão, 13 de julho de 2023.

Deputada Duda Salabert
(PDT - MG)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Dê-se nova redação aos incisos I e II do *caput* do art. 1º; e acrescentem-se incisos III a V ao *caput* do art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 1º**

I – 12 de abril de 2024, para Municípios com mais de duzentos e cinquenta mil habitantes;

II – 12 de abril de 2025, para Municípios com cem mil a duzentos e cinquenta mil habitantes;

III – 12 de abril de 2026, para Municípios com cinquenta mil habitantes a cem mil habitantes;

IV – 12 de abril de 2027, para Municípios com vinte e cinco mil a cinquenta mil habitantes;

V – 12 de abril de 2028, para Municípios com até vinte e cinco mil habitantes.”

JUSTIFICATIVA

O objetivo da presente emenda é alterar o prazo da Política Nacional de Mobilidade Urbana para apresentação de Planos de Mobilidade de forma a possibilitar que os municípios com acesso a menos recursos, tal como os com até cinquenta mil habitantes, tenham mais tempo para participar de políticas, programas e projetos que lhes amplie as possibilidades de formação técnica e acesso a recursos públicos para elaboração dos respectivos planos.



Sala da comissão, 13 de julho de 2023.

Deputada Duda Salabert
(PDT - MG)



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Duda Salabert
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD234156218500>





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 24.**

§ 1º-A. O Plano de Mobilidade Urbana deve ser integrado e compatível com os respectivos planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado, com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana e com os planos de redução de gases de efeito estufa e planos de ação climática em geral.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

É preciso consolidar na Política Nacional de Mobilidade Urbana ao imperativo de agirmos, de maneira transescalar (entre os três níveis de entes federados) e intersetorial (todos os atores, públicos e privados), incluindo o Congresso Nacional, para reduzirmos as emissões de gases de efeito estufa em municípios brasileiros e promovermos ações de adaptação às consequências de tais mudanças. É preciso ressaltar que os municípios brasileiros possuem fontes distintas de emissões de gases de efeito estufa. No entanto, salvo exceções, segundo informações do Sistema de Estimativas de Emissões e Remoções de Gases de Efeito Estufa (SEEG), o setor de energia, em especial as emissões advindas dos transportes, se destaca como principal fator de emissão em boa parte dos municípios. Desta



forma, é fundamental que o planejamento da mobilidade urbana se alinhe ao planejamento das políticas, programas e projetos climáticos, com vistas a redução das emissões de gases de efeito estufa, à adaptação aos efeitos das mudanças climáticas, inclusive nos sistemas de transporte, e à criação de resiliência nos territórios dos municípios brasileiros.

Sala da comissão, 13 de julho de 2023.

Deputada Duda Salabert
(PDT - MG)



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.179, DE 2023

Reabre o prazo de que trata o art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana

EMENDA ADITIVA Nº

Inclua-se o seguinte inciso V no art. 14, da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterada pela MPV nº 1.179, de 2023:

“Art.14.....

V - contratar o serviço por trecho de origem e destino no transporte coletivo privado entre Municípios distintos, e remunerar a viagem na proporção do frete compartilhado entre demais usuários quando o serviço rodoviário for solicitado por meio de aplicativo.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda objetiva salvaguardar o direito do usuário do transporte coletivo privado de contratar a viagem por trecho, e de ratear os custos do transporte entre os demais contratantes no caso de compartilhamento do frete, de forma a estimular o uso do transporte coletivo de passageiros como opção para a realização de viagens de longa distância em detrimento de carros de passeio.

As viagens coletivas privadas estão sujeitas a diferentes regulamentações sobre a forma de contratação dos serviços, variando entre os entes federativos. Apesar disso, é direito do consumidor a liberdade de escolha e de contratação, bem como do pagamento pelo valor proporcional à utilização do serviço prestado.



O compartilhamento de serviços e o uso de plataformas de tecnologia para a sua contratação vem se popularizando, e ganhou ainda mais força na pós pandemia, especialmente por baratear custos e democratizar o acesso aos aplicativos.

No caso do transporte coletivo privado, tal prática ganhou adesão nos últimos cinco anos, no entanto, o seu uso ainda não está regulamentado, o que gera insegurança jurídica para as empresas e usuários.

Diante o exposto, considerando os desafios da mobilidade nos centros urbanos, propomos a presente emenda visando dar maior segurança jurídica aos usuários dos aplicativos do transporte coletivo, como forma de promover a substituição de meios de locomoção mais impactantes.

Sala da Comissão, em 12 de julho, de 2023.

Deputada **ANY ORTIZ**
Cidadania/RS



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.179, DE 2023

Reabre o prazo de que trata o art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana

EMENDA ADITIVA Nº

Inclua-se o seguinte inciso VIII no § 3º do art. 3º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterada pela MPV nº 1.179, de 2023:

“Art.3º

.....

§3º

.....

VIII - pontos de parada e estacionamento de veículos para o embarque e desembarque de usuários do sistema de transporte remunerado privado individual ou coletivo de passageiros compartilhado por aplicativos.”

JUSTIFICAÇÃO

Com a crescente demanda por transporte compartilhado por aplicativos do modelo individual e coletivo cabe aos municípios planejarem-se sobre a utilização de pontos públicos e privados para parada e estacionamento de veículos individuais e coletivos para o embarque e desembarque de usuários destes sistemas.

O transporte coletivo privado não tem acesso ao uso de rodoviárias, destinadas exclusivamente para o transporte coletivo aberto ao público na forma das linhas regulares. O uso de espaços privados e públicos para o estacionamento de veículos são recomendados pelas agências reguladoras dos serviços rodoviários federal e estaduais, mas o uso de aplicativos na contratação destes serviços por compartilhamento tem gerado insegurança jurídica aos gestores municipais sobre a possibilidade do uso da infraestrutura

* C D 2 3 5 1 1 1 8 6 2 4 0 *

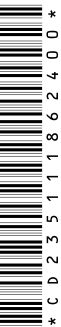


de mobilidade urbana disponível na forma de estacionamentos ou demais pontos de parada compatíveis com o modo de transporte não compartilhado.

Em se tratando de uma realidade e de uso cada vez mais frequente, não há como se dissociar da realidade dos centros urbanos a convivência harmoniosa com espaços para a instalação dos pontos de encontro entre usuários, motoristas e empresas do transporte compartilhado, individual ou coletivo.

Sala da Comissão, em 12 de julho, de 2023.

Deputada **ANY ORTIZ**
Cidadania/RS





MEDIDA PROVISÓRIA nº 1.179, DE 7 DE JULHO DE 2023

Reabre o prazo de que trata o art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA ADITIVA Nº

Inclua-se, onde couber, na MPV nº 1.179, de 2023, a alteração no art. 3º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art.3º.....

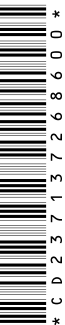
§3º.....

VIII - pontos de parada e estacionamento de veículos para o embarque e desembarque de usuários do sistema de transporte remunerado privado individual ou coletivo de passageiros compartilhado por aplicativos.

JUSTIFICAÇÃO

Com a crescente demanda por transporte compartilhado por aplicativos do modelo individual e coletivo, cabe aos municípios planejarem-se sobre a utilização de pontos públicos e privados para parada e estacionamento de veículos individuais e coletivos para o embarque e desembarque de usuários destes sistemas.

O transporte coletivo privado não tem acesso ao uso de rodoviárias, destinadas exclusivamente para o transporte coletivo aberto ao público na forma das linhas regulares. O uso de espaços privados e públicos para o estacionamento de veículos são recomendados pelas agências reguladoras dos serviços rodoviários federal e estadual, mas o uso de aplicativos na contratação destes serviços por compartilhamento tem gerado





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Carlos Chiodini - MDB/SC

insegurança jurídica aos gestores municipais sobre a possibilidade do uso da infraestrutura de mobilidade urbana disponível na forma de estacionamentos ou demais pontos de parada, compatíveis com o modo de transporte não compartilhado. Em se tratando de uma realidade e de uso cada vez mais frequente, não há como se dissociar da realidade dos centros urbanos a convivência harmoniosa com espaços para a instalação dos pontos de encontro entre usuários, motoristas e empresas do transporte compartilhado, individual ou coletivo.

Sala das Sessões, em de julho de 2023

Deputado CARLOS CHIODINI
MDB/SC





MEDIDA PROVISÓRIA nº 1.179, DE 7 DE JULHO DE 2023

Reabre o prazo de que trata o art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA ADITIVA Nº

Inclua-se, onde couber, na MPV nº 1.179, de 2023, a alteração no arts. 14 e da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art.14.....

V - contratar o serviço por trecho de origem e destino no transporte coletivo privado entre Municípios distintos e remunerar a viagem na proporção do frete compartilhado entre demais usuários quando o serviço rodoviário for solicitado através de aplicativos.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda objetiva salvaguardar o direito do usuário do transporte coletivo privado de contratar a viagem por trecho e de ratear os custos do transporte entre os demais contratantes no caso de compartilhamento do frete, de forma a estimular o uso do transporte coletivo de passageiros como opção para a realização de viagens de longa distância em detrimento de carros de passeio.

As viagens coletivas privadas estão sujeitas a diferentes regulamentações sobre a forma de contratação dos serviços, variando de ente federativo para o outro. Apesar disso, é direito do consumidor a liberdade de escolha e de contratação, bem como do pagamento pelo valor proporcional à





utilização do serviço prestado. O compartilhamento de serviços e o uso de plataformas de tecnologia para a sua contratação vem se popularizando e ganhou ainda mais força na pós pandemia, especialmente por baratear custos e democratizar o acesso a estes, além de contribuir para o fortalecimento da economia. No caso do transporte coletivo privado, tal prática ganhou adesão nos últimos cinco anos, mas tal prática, apesar de saudável, não se encontra regulamentada e gera insegurança jurídica para as empresas e usuários.

Considerando os desafios da mobilidade nos centros urbanos, é salutar o fomento aos serviços prestados em ambiente coletivo, de acesso público ou privado, que promovam a substituição de meios de locomoção mais impactantes.

Sala das Sessões, em de julho de 2023

Deputado CARLOS CHIODINI
MDB/SC





MPV 1179
00051

SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora SORAYA THRONICKE

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV Nº 1179 de 2023)

Inclua-se, onde couber, na MPV nº 1.179, de 2023, a alteração no arts. 14 e da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 14.....

V - contratar o serviço por trecho de origem e destino no transporte coletivo privado entre Municípios distintos e remunerar a viagem na proporção do frete compartilhado entre demais usuários quando o serviço rodoviário for solicitado através de aplicativos.

JUSTIFICATIVA

A presente Emenda objetiva salvaguardar o direito do usuário do transporte coletivo privado de contratar a viagem por trecho e de ratear os custos do transporte entre os demais contratantes no caso de compartilhamento do frete, de forma a estimular o uso do transporte coletivo de passageiros como opção para a realização de viagens de longa distância em detrimento de carros de passeio.

As viagens coletivas privadas estão sujeitas a diferentes regulamentações sobre a forma de contratação dos serviços, variando de ente federativo para o outro. Apesar disso, é direito do consumidor a liberdade de escolha e de contratação, bem como do pagamento pelo valor proporcional à utilização do serviço prestado.

O compartilhamento de serviços e o uso de plataformas de tecnologia para a sua contratação vem se popularizando e ganhou ainda mais força na pós pandemia, especialmente por baratear custos e democratizar o acesso a estes, além de contribuir para o fortalecimento da economia.

No caso do transporte coletivo privado, tal prática ganhou adesão nos últimos 5 (cinco) anos, mas tal prática, apesar de saudável, não se encontra regulamentada e gera insegurança jurídica para as empresas e usuários.



SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora SORAYA THRONICKE

Considerando os desafios da mobilidade nos centros urbanos, é salutar o fomento aos serviços prestados em ambiente coletivo, de acesso público ou privado, que promovam a substituição de meios de locomoção mais impactantes.

Sala da Comissão,

Senadora **SORAYA THRONICKE**



MPV 1179
00052

SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora SORAYA THRONICKE

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023

(à MPV Nº 1179 de 2023)

Inclua-se, onde couber, na MPV nº 1.179, de 2023, a alteração no art. 3º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que passa a vigorar com a seguinte alteração:

“**Art.3º**.....

§3º.....

.....
VIII - pontos de parada e estacionamento de veículos para o embarque e desembarque de usuários do sistema de transporte remunerado privado individual ou coletivo de passageiros compartilhado por aplicativos.

JUSTIFICATIVA

Com a crescente demanda por transporte compartilhado por aplicativos do modelo individual e coletivo cabe aos municípios planejarem-se sobre a utilização de pontos públicos e privados para parada e estacionamento de veículos individuais e coletivos para o embarque e desembarque de usuários destes sistemas.

O transporte coletivo privado não tem acesso ao uso de rodoviárias, destinadas exclusivamente para o transporte coletivo aberto ao público na forma das linhas regulares. O uso de espaços privados e públicos para o estacionamento de veículos são recomendados pelas agências reguladoras dos serviços rodoviários federal e estaduais, mas o uso de aplicativos na contratação destes serviços por compartilhamento tem gerado insegurança jurídica aos gestores municipais sobre a possibilidade do uso da infraestrutura de mobilidade urbana disponível na forma de estacionamentos ou demais pontos de parada compatíveis com o modo de transporte não compartilhado.

Em se tratando de uma realidade e de uso cada vez mais frequente, não há como se dissociar da realidade dos centros urbanos a convivência harmoniosa com espaços para a



SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora SORAYA THRONICKE

instalação dos pontos de encontro entre usuários, motoristas e empresas do transporte compartilhado, individual ou coletivo.

Sala da Comissão,

Senadora **SORAYA THRONICKE**



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** O caput art. 10 da Lei n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VI:

‘**Art. 10.**’

Inciso’

Inciso VI - exigência de condições de acessibilidade às pessoas com deficiência, com eliminação ou mitigação de barreiras nos meios de transporte público coletivo e capacitação dos funcionários das empresas para atendimento de necessidades específicas, visando à autonomia, independência, qualidade de vida e inclusão social das pessoas com deficiência, nos termos da Lei n.º 13.146, de 6 de julho de 2015.

Paragrafo’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

Desde a promulgação da Constituição Federal de 1988 (CF/88), diversas normas constitucionais preveem direitos em favor das pessoas com deficiência. O País também é signatário da “Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência” (aprovado pelo Decreto Legislativo n.º 186, de 9/7/2008, e promulgado pelo Decreto n.º 6.949, de 25/8/2009).

A Lei n.º 13.416, de 6/7/2015, mais conhecida com “Lei Brasileira de Inclusão de Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)”, decorre



de normas constitucionais e compromissos internacionais assumidos pelo País, objetivando assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania.

Como se sabe, para o pleno exercício dos seus direitos, as pessoas com deficiência exigem condições de acessibilidade e a eliminação de barreiras, inclusive para efetivo acesso aos serviços de transporte público coletivo, que são essenciais para efetivação do seu direito de ir e vir e, conseqüentemente, de todos os demais direitos necessários para a dignidade da pessoa com deficiência ao longo de toda a vida.

A Emenda propõe a inclusão do inciso V ao art. 10 Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012, especificamente para estabelecer que as licitações para contratação de serviços de transporte público coletivo exijam condições de acessibilidade às pessoas com deficiência, com eliminação ou mitigação de barreiras nos meios de transporte público coletivo e capacitação dos funcionários das empresas para atendimento de necessidades específicas.

Com isso, em conformidade com o texto constitucional, Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e Lei n.º 13.146/2015, garantiremos, na Lei n° 12.587/2012, que toda licitação para contratação de serviços de transporte coletivo observará requisitos fundamentais para o direito de mobilidade das pessoas com deficiência, visando sua autonomia, independência, qualidade de vida e inclusão social.

Sala da comissão, 12 de julho de 2023.

Deputado Túlio Gadêlha
(REDE - PE)





MPV 1179
00054

SENADO FEDERAL
Gabinete do **SENADOR WEVERTON**

EMENDA Nº - PLENÁRIO

(À MPV 1.179 de 2023)

Dê-se ao art. 1º da MPV nº 1.179 de 2023, a seguinte redação:

“Art. 1º fica reaberto o prazo para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de que trata o §4º do art. 24 da Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, até as seguintes datas:

I – até 12 de abril de 2024, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes;

II - até 12 de abril de 2025, para Municípios de 100.000 (cem mil) a 249.999 (duzentos e quarenta e nove mil, novecentos e noventa e nove) habitantes;

III - até 12 de abril de 2026, para Municípios de 50.000 (cinquenta mil) a 99.999 (noventa e nove mil, novecentos e noventa e nove) habitantes;

IV - até 12 de abril de 2027, para Municípios de 30.000 (trinta mil) a 49.999 (quarenta e nove mil, novecentos e noventa e nove) habitantes;

V - até 12 de abril de 2028, para Municípios com até 30.000 (trinta mil) habitantes. ” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A exigência da elaboração de um plano local de mobilidade urbana para a totalidade dos municípios brasileiros é extremamente importante para a qualificação do debate e da efetiva aplicação de uma política pública que estabeleça o crescimento sustentável das cidades.

Porém, entendo que o escalonamento da exigência quanto ao prazo de apresentação do Plano, de acordo com o tamanho dos municípios, ajudará a organizar a demanda e aumentar a taxa de sucesso e adesão à iniciativa.



SENADO FEDERAL

Gabinete do **SENADOR WEVERTON**

Em face da grande variedade de tamanho e população dos milhares de municípios brasileiros, cada um com suas características de infra estrutura, arrecadação e verbas disponíveis para a realização de estudos e projetos que levem à efetivação de um PMU, considero extremamente necessária uma diferenciação que traga o reconhecimento das reais dificuldades dos pequenos municípios em elaborar um Plano desta natureza.

Além disso, o prazo estendido irá possibilitar o próprio Governo Federal, por meio do Ministério das Cidades, a apoiar e gerar subsídios técnicos para que os diferentes grupos de municípios elaborem seus Planos.

Sala das Sessões,

Senador WEVERTON



MPV 1179
00055

SENADO FEDERAL
Gabinete do **SENADOR WEVERTON**

EMENDA Nº - PLENÁRIO

(À MPV 1.179 de 2023)

Acrescente-se artigo, onde couber, à MPV nº 1.179 de 2023, acrescentando o § 10º ao artigo 24 da Lei 12.587 de 3 de janeiro de 2012:

“Art. 24º

§10º O Governo Federal deverá planejar, elaborar e implementar medidas de apoio técnico e financeiro para que os municípios elaborem seus planos de mobilidade urbana, dentro dos prazos determinados. ” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A exigência de Planos de Mobilidade Urbana é uma ação inovadora para os municípios, muitos deles com pequena estrutura administrativa e reduzida verba para contratação de consultoria para elaboração de plano com tamanha abrangência e complexidade.

Por outro lado, o apoio do Governo Federal, na forma de assessoria técnica, captação de recursos, e capacitação poderá, de forma indubitável, aumentar exponencialmente a taxa de sucesso da iniciativa, fazendo com que os pequenos municípios consigam atender a demanda dentro dos prazos estabelecidos.

Sala das Sessões,

Senador **WEVERTON**



Gabinete do Senador Hamilton Mourão

EMENDA ADITIVA Nº - CMMPV 1179

(à MPV 1.179 de 2023)

Inclua-se, onde couber, os seguintes dispositivos à MPV 1.179, de 2023 que “Reabre o prazo de que trata o art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana”:

“Art. 24 - Fica reaberto o prazo para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de que trata o § 4º do art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, até as seguintes datas:

I - 12 de abril de 2024, para Municípios com mais de 100.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes.

II - 12 de abril de 2025, para Municípios de 50.000 (cinquenta mil) a 100.000 (cem mil) habitantes.

III - 12 de abril de 2026, para Municípios de 30.000 (trinta mil) a 50.000 (cinquenta mil) habitantes.

IV - 12 de abril de 2027, para Municípios de 20.000 (vinte mil) a 30.000 (trinta mil) habitantes.

V - 12 de abril de 2028, para Municípios com até 20.000 (vinte mil) habitantes.

.....
Art. Os Municípios deverão apresentar cronograma de ações empreendidas condizentes com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), a cada ano, contado do recebimento das verbas oriundas



Gabinete do Senador Hamilton Mourão

de ações orçamentárias destinadas à tal finalidade, sob pena de o gestor público competente responder por crime de crime de responsabilidade.

Parágrafo único. A apresentação do cronograma de ações empreendidas deverá ser efetivada ao Tribunal de Contas respectivo, a depender da natureza das verbas empenhadas.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

Apesar de a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) ter sido publicada há 12 (doze) anos, a maioria dos 5.570 municípios brasileiros ainda não conseguiu operacionalizar os instrumentos de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana em nível local, pelos mais variados motivos, dentre eles, a própria negligência do gestor público.

Ainda que, inicialmente, o prazo anual estipulado pela PNMU para a elaboração e a aprovação dos respectivos Planos de Mobilidade tenha sido prorrogado pelos menos em três outras oportunidades, tal medida não alcançou os objetivos delineados em lei.

Com efeito, dados do Ministério das Cidades revelaram que somente 14% dos Municípios elegíveis elaboraram e aprovaram os respectivos Planos de Mobilidade, ou seja, 266 dos 1.865 municípios obrigados elaboraram e aprovaram o PNMU¹.

1

Fonte: http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/documentacao_e_divulgacao/doc_biblioteca/bibli_servicos_produtos/BibliotecaDigital/BibDigitalLivros/TodosOsLivros/20-anos-do-Estatuto-da-Cidade.pdf, acessado em 13/07/2023.



Gabinete do Senador Hamilton Mourão

Por outro lado, não se desconhece que a exigência legal abrange municípios com diferentes capacidades de elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana, tornando assim desproporcional o tempo de elaboração, aprovação e realização das respectivas Políticas de Mobilidade entre cidades de tamanhos e pesos econômicos diferenciados, além de maior prazo para o governo federal apoiar os diferentes grupos de municípios na elaboração de seus planos por meio do Ministério das Cidades.

Todavia, entendemos que não basta apenas dilatar prazos para implantação da PNMU sem que se crie mecanismos fiscalizatórios e sancionatórios adequados para que a finalidade da norma não seja sobrepujada pela inércia, inação e desídia de gestores públicos descomprometidos.

Daí as razões que nos levam a sugerir escalonamento de tempo para a efetiva elaboração e aprovação da PNMU por parte dos Municípios, assim como mecanismo de controle, de fiscalização e de sanção, a exemplo da obrigatoriedade da elaboração de um cronograma de ações empreendidas a ser apresentado ao respectivo Tribunal de Contas, dependendo da natureza da verba recebida, conforme possibilidade legal conferida pelo art. 25 da Lei n. 12.587, de 2012, motivos pelos quais peço aos meus nobres pares o apoio necessário para aprovação da respectiva Emenda.

Senador Hamilton Mourão

REPUBLICANOS/RS



CÂMARA DOS DEPUTADOS

MPV 1179
00057

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.179, DE 7 DE JULHO DE 2023

Reabre o prazo de que trata o art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA MODIFICATIVA

Dê ao art. 1º da Medida Provisória nº 1.179 de 2023, a seguinte redação:

“Art. 1º Fica reaberto o prazo para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de que trata o §4º do art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, até as seguintes datas:

I – até 12 de abril de 2024, para Municípios com mais de 100.000 (cem mil) habitantes;

II – até 12 de abril de 2025, para Municípios de 50.00 (cinquenta mil) a 100.000 (cem mil) habitantes;

III – até 12 de abril de 2026, para Municípios de 30.00 (trinta mil) a 50.00 (cinquenta mil) habitantes.

IV – até 12 de abril de 2027, para Municípios de 20.00 (vinte mil) a 30.000 (trinta mil) habitantes.

V – até 12 de abril de 2028, para Municípios com até 20.00 (vinte mil) habitantes.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A exigência da elaboração de um plano local é bastante importante para a qualificação do debate da política pública. Porém, entendemos que o escalonamento desta exigência de acordo com o tamanho dos municípios ajudará a organizar a demanda e aumentar a taxa de elaboração dos projetos nas cidades. Na última revisão legislativa deste prazo, foi feito um escalonamento que já apresentou impactos positivos, agora é possível melhorar ainda mais este escalonamento.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

A exigência abrange municípios muito diferentes com capacidades díspares de elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana, então é justo que cidades pequenas tenham mais prazo para a sua elaboração. Além disso, o prazo estendido daria a possibilidade e tempo para o próprio governo federal, por meio do Ministério das Cidades, apoiar os diferentes grupos de municípios na elaboração de seus planos.

Sala da Comissão, 13 de julho de 2023.

Deputada Alice Portugal

PCdoB/BA





SENADO FEDERAL
Senadora Mara Gabrilli

EMENDA Nº - CMMPV nº 1.179, de 2023
(à MPV nº 1.179, de 2023)

Acrescente-se um art. 2º à Medida Provisória nº 1.179, de 2023, renumerando-se o atual:

“**Art. 2º** O art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a inclusão do seguinte § 10:

‘**Art. 24.**
.....

§ 10. A União implementará medidas de apoio técnico e financeiro para apoiar os municípios na elaboração de seus Planos de Mobilidade Urbana. (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A redação anterior do § 4º do art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, determinava que o Plano de Mobilidade Urbana deveria ser elaborado e aprovado até 12 de abril de 2022 para municípios com mais de duzentos e cinquenta mil habitantes, e até 12 de abril de 2023 para municípios com até duzentos e cinquenta mil habitantes, respectivamente.

Entretanto, pesquisa do Ministério das Cidades mostra que apenas uma minoria de municípios conseguiu elaborar os seus Planos de Mobilidade Urbana. Entre os municípios com menos de 250 mil habitantes, apenas 13% possuem o plano elaborado e aprovado.

A dificuldade ocorre porque é nos municípios menores que as prefeituras menos possuem capacidade de elaborar os planos e documentos necessários, não obstante tenham conhecimento dos benefícios que o Plano de Mobilidade Urbana traria para a sua população. Dessa forma, o apoio federal é

extremamente importante para que mais municípios consigam elaborar esse plano e tragam melhorias nas condições em que se realizam os deslocamentos de cidadãos e cargas no espaço urbano, assim como na promoção da acessibilidade para pessoas idosas, com deficiência e mobilidade reduzida.

Por esse motivo, contamos com o apoio dos Pares para esta emenda, que estabelece que Governo Federal implemente medidas de apoio técnico e financeiro para apoiar os municípios na elaboração de seus Planos de Mobilidade Urbana.

Sala da Comissão,

Senadora MARA GABRILLI



COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA PROVISÓRIA
Nº1.179 DE 2023

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.179 DE 2023

Reabre o prazo de que trata o art. 24 da
Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012,
que institui as diretrizes da Política
Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA Nº

O texto da Medida Provisória nº 1.179, de 07 de julho de 2023, passa a vigorar acrescida da seguinte redação:

“Art. 1º.....

.....
Parágrafo Único - A reabertura do prazo para os municípios fica condicionada ao cumprimento das seguintes condições:

- I - Existência de órgão colegiado de gestão democrática responsável pela política de mobilidade urbana envolvido no processo;
- II - A ampla participação popular e divulgação dos processos de elaboração do plano;
- III - A elaboração de estudos e pesquisas, que orientem a priorização, melhoria e ampliação da oferta de transporte público coletivo”.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo desta Emenda é acrescentar à prorrogação dos prazos de elaboração e aprovação do Plano de Mobilidade Urbana as condicionantes apontadas no Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001 - inciso II, do art 2º), a saber: gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na



formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano. Neste sentido, para a realização destes Planos, é preciso garantir que estes:

1. Sejam construídos com a garantia de participação social;
2. Tenham como subsídio a produção e disponibilização de estudos atualizados;
3. Estejam relacionados à instituição de espaços permanentes de gestão democrática: conselhos, conferências, etc.

Ou seja, aproveitando a reabertura do prazo, sugerimos emenda visando tornar o Plano de Mobilidade Urbana adequada a uma gestão municipal participativa e democratizada; amparada em estudos atualizados; bem como que esse plano esteja em harmonia com o Estatuto das Cidades.

Pedimos apoio dos Pares a aprovação desta Emenda

Sala das Comissões, em

Dep. Guilherme Boulos
Líder da Bancada da Federação PSOL/Rede





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

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

‘Art. 6º

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, **saúde**, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA



Há uma forte relação entre a mobilidade urbana e a saúde da população. Sistemas de mobilidade ineficientes impactam negativamente a qualidade de vida e o bem-estar das pessoas, com impactos mais acentuados em grupos sociais mais vulneráveis. A mobilidade pode afetar a saúde da população de diferentes maneiras. Um sistema de transporte eficiente, além de contribuir para a melhora da qualidade do ar e, assim, diminuir a incidência de doenças respiratórias, também ajuda a mitigar problemas de saúde pública como acidentes de trânsito, estresse, sedentarismo e obesidade, bem como a combater doenças não transmissíveis, como as cardiovasculares. A mobilidade urbana também está relacionada ao acesso a equipamentos públicos, inclusive os equipamentos de saúde. A Lei nº 12.587/2012 estabeleceu princípios e diretrizes gerais da Política Nacional da Mobilidade Urbana muito avançados do ponto de vista socioeconômico e ambiental. A proposta de alteração do inciso I, do art. 6º, da Lei nº 12.587/2012 tem como objetivo incluir a saúde como setor de política pública a ser considerado na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Deputado Dr. Zacharias Calil
(União Brasil - GO)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 5º**
.....

IV – eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte público coletivo, garantindo a digitalização e implementação de tecnologias inteligentes para melhorar a experiência do usuário.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

A proposta visa aprimorar a qualidade dos serviços de transporte público coletivo por meio da implementação de tecnologias inteligentes e digitalização. Atualmente, o avanço tecnológico tem proporcionado oportunidades sem precedentes para melhorar a eficiência, eficácia e efetividade dos sistemas de transporte público.

A adoção dessas tecnologias pode oferecer uma experiência melhorada ao usuário, tornando o transporte público uma opção mais atraente, contribuindo para uma mobilidade urbana mais eficiente e efetiva, bem como para a qualidade de vida dos cidadãos.



Ante todo o exposto, solicito apoio dos nobres pares para a aprovação da emenda.

Sala da comissão, 13 de julho de 2023.

Deputado Marangoni
(UNIÃO - SP)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 6º**
.....

IX – inclusão da logística reversa como parte integrante do planejamento e operação dos sistemas de transporte, visando a minimização do impacto ambiental’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

A emenda proposta destaca a necessidade de considerar a logística reversa como parte integrante do planejamento e operação dos sistemas de transporte, minimizando o impacto ambiental do transporte, reduzindo a quantidade de resíduos que acabam em aterros sanitários e contribuindo para a economia circular.

A logística reversa pode desempenhar um papel importante na realização de objetivos de sustentabilidade mais amplos, incluindo a redução das emissões de gases do efeito estufa e a promoção de uma economia mais verde e inclusiva.



Ante todo o exposto, solicito os nobres pares apoio para a aprovação da emenda.

Sala da comissão, 13 de julho de 2023.

Deputado Marangoni
(UNIÃO - SP)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 6º**

.....

IX – promoção de parcerias público-privadas na provisão e operação de infraestrutura e serviços de transporte urbano’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa realçar a importância da promoção de parcerias público-privadas na provisão e operação de infraestrutura e serviços de transporte urbano, visando superar restrições fiscais dos municípios, acelerar a entrega de projetos de infraestrutura de transporte, melhorar a qualidade e eficiência dos serviços e promover a inovação e a adoção de novas tecnologias.

Considerando que as parcerias citadas podem contribuir para a criação de um ambiente de transporte mais integrado e multimodal, através da



coordenação e integração de diferentes modos de transporte e serviços, solicito o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 13 de julho de 2023.

Deputado Marangoni
(UNIÃO - SP)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 6º**
.....

IX – promoção do transporte ativo, através do desenvolvimento de infraestrutura segura e acessível para pedestres e ciclistas.’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

A emenda proposta enfatiza a necessidade de promover o transporte ativo, através do desenvolvimento de infraestrutura segura e acessível para pedestres e ciclistas.

O transporte ativo, que inclui caminhadas, corrida, ciclismo e outras formas de mobilidade que requerem esforço físico, desempenha um papel crítico na mobilidade urbana sustentável. No entanto, em muitas áreas urbanas, a infraestrutura para pedestres e ciclistas é inadequada, tornando esses modos de transporte inseguros ou inacessíveis. Isso pode desencorajar o uso de transporte ativo e promover a dependência de modos de transporte motorizados.



Desse modo, solicito apoio dos nobres pares para aprovação da emenda que visa ressaltar a importância de desenvolver infraestrutura segura e acessível para pedestres e ciclistas.

Sala da comissão, 13 de julho de 2023.

Deputado Marangoni
(UNIÃO - SP)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 6º**
.....

IX – promoção e incentivo à inovação tecnológica que contribua para a eficiência, segurança, conforto e sustentabilidade dos deslocamentos urbanos, incluindo a regulamentação adequada e integração de serviços de transporte de passageiros baseados em plataformas digitais’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

A emenda proposta objetiva destacar a necessidade de incentivar a inovação tecnológica como uma estratégia crucial para aperfeiçoar a eficiência, segurança, conforto e sustentabilidade da mobilidade urbana.

As transformações tecnológicas estão remodelando a maneira como nos movemos nas cidades, através do surgimento de novos modelos de negócios baseados em plataformas digitais, como aplicativos de compartilhamento de caronas, bicicletas e patinetes elétricos. Estes avanços podem trazer grandes benefícios, como maior conveniência para os usuários, redução do congestionamento, menor emissão de poluentes e expansão do acesso ao transporte.



Nesse sentido, a emenda promove a inovação tecnológica responsável, que contribui para a melhoria da mobilidade urbana, e aponta para a necessidade de uma regulamentação adequada e integração de novos serviços de transporte.

Ante todo o exposto, solicito o apoio dos nobres pares para a aprovação da emenda.

Sala da comissão, 13 de julho de 2023.

Deputado Marangoni
(UNIÃO - SP)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 6º**
.....

IX – promoção do desenvolvimento de tecnologias limpas e renováveis na mobilidade urbana, incluindo a expansão de infraestruturas de transporte não poluentes’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

A emenda proposta visa introduzir um direcionamento claro para a promoção de tecnologias limpas e renováveis no setor de mobilidade urbana. Esse enfoque é imperativo, considerando a relevante participação do setor de transportes nas emissões globais de gases do efeito estufa, e o papel que a transição para tecnologias mais limpas pode desempenhar na mitigação dos impactos das mudanças climáticas.

Investir em tecnologias limpas e renováveis na mobilidade urbana não é apenas uma questão de responsabilidade ambiental, mas também uma oportunidade de promover o desenvolvimento econômico sustentável, gerar empregos e melhorar a qualidade do ar nas cidades. Ao mesmo tempo, a expansão de infraestruturas de transporte não poluentes, como o transporte público



elétrico, a infraestrutura para bicicletas e patinetes, e estações de carregamento para veículos elétricos, pode proporcionar benefícios significativos em termos de saúde pública, qualidade de vida urbana e equidade social.

Dessa forma, considerando a necessidade de adaptação do setor de transportes às necessidades do século XXI, solicito o apoio dos nobres pares para a aprovação dessa emenda.

Sala da comissão, 13 de julho de 2023.

Deputado Marangoni
(UNIÃO - SP)
Vice-Líder





CONGRESSO NACIONAL
Deputado Federal MARANGONI

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 14.**

.....
V – ter acesso a um sistema de transporte integrado, que permita a combinação de diferentes modais de transporte, incluindo transporte público, bicicletas, patinetes, pedestres e veículos particulares, para facilitar viagens eficientes e sustentáveis’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

A emenda proposta visa estabelecer a importância e a necessidade de um sistema de transporte verdadeiramente integrado como elemento central da política de mobilidade urbana. A inclusão proposta defende que, para melhor atender às diversas necessidades dos usuários e para maximizar a eficiência e a sustentabilidade dos sistemas de transporte, é essencial garantir que diferentes modais de transporte - incluindo transporte público, bicicletas, patinetes, pedestres e veículos particulares - possam ser combinados facilmente em uma única viagem.

A integração modal não é apenas uma questão de infraestrutura e serviços, mas também requer a consideração de aspectos como a informação ao usuário, a bilhetagem integrada e a coordenação entre diferentes operadores e autoridades de transporte. Dessa forma, o texto proposto busca incentivar a implementação dessas medidas, contribuindo para a eficiência, a sustentabilidade e a equidade do sistema de transporte.



Considerando que o inciso proposto representa um passo importante para a promoção de uma mobilidade urbana mais eficiente, sustentável e inclusiva no país, solicito o apoio dos nobres pares para a aprovação da emenda.

Sala da comissão, 13 de julho de 2023.

Deputado Marangoni
(UNIÃO - SP)
Vice-Líder





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1179/2023
(à MPV 1179/2023)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 24-B.** Com o objetivo de promover a transparência na alocação de recursos destinados à mobilidade urbana, os seguintes procedimentos deverão ser adotados:

§ 1º O Portal da Transparência do Governo deverá disponibilizar, de forma atualizada e regular, informações detalhadas acerca dos municípios que receberam benefícios, bem como aqueles que enfrentam dificuldades institucionais para a elaboração, aprovação ou implementação do Plano de Mobilidade Urbana, conforme definido § 5º, e dos municípios que se encontram em fase de conclusão de tais planos.

§ 2º Toda informação publicada deve respeitar a privacidade e os dados pessoais dos beneficiários, em conformidade com as leis de proteção de dados em vigor.

§ 3º O Portal da Transparência do Governo deverá garantir a acessibilidade das informações, utilizando uma linguagem clara, simples e compreensível.

§ 4º As atualizações das informações mencionadas nos parágrafos anteriores devem ser realizadas trimestralmente, permitindo um acompanhamento regular e efetivo da execução dos recursos.

§ 5º Para fins desta Lei, consideram-se “dificuldades institucionais” quaisquer barreiras ou obstáculos de natureza estrutural, financeira, técnica ou administrativa que dificultem a elaboração, aprovação ou implementação do Plano de Mobilidade Urbana pelos municípios, conforme identificado e categorizado nas



pesquisas declaratórias realizadas pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB) do Ministério das Cidades (MCID).’ (NR)”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICATIVA

A emenda proposta visa institucionalizar maior transparência na execução do Programa Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), possibilitando que a sociedade exerça seu direito de fiscalização e controle das ações governamentais.

Nesse sentido, convoco vossa atenção e solicito aprovação dos dispositivos dispostos no Art. 24-B e seus demais parágrafos. Esses preceitos objetivam fomentar a transparência na aplicação de recursos para a mobilidade urbana, alinhando-se aos princípios constitucionais de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência, preconizados no Art. 37 de nossa Constituição Federal.

Ressalto que nosso Supremo Tribunal Federal, em distintas ocasiões, já sublinhou a imperatividade da transparência na gestão pública. Em particular, no julgamento do REFERENDO NA MEDIDA CAUTELAR NA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 6.351 DISTRITO FEDERAL, o STF consolidou que "A Constituição Federal de 1988 consagrou expressamente o princípio da publicidade como um dos vetores imprescindíveis à Administração Pública, conferindo-lhe absoluta prioridade na gestão administrativa e garantindo pleno acesso às informações a toda a Sociedade."

Em consonância com esse entendimento, nossa emenda objetiva garantir a divulgação regular e acessível de informações sobre a alocação e execução dos recursos destinados à mobilidade urbana. Importante reiterar que a proposta em questão se alinha à Lei Complementar nº 131/2009, conhecida como Lei da Transparência, que alterou a redação da Lei de Responsabilidade Fiscal para assegurar a transparência da gestão fiscal. Essa lei prevê a disponibilização em



tempo real de informações detalhadas sobre a execução orçamentária e financeira de todos os entes federativos.

Para aperfeiçoar o Programa de Mobilidade Urbana, propomos uma transparência detalhada sobre os municípios beneficiados, os que enfrentam "dificuldades institucionais" - conforme definição introduzida pelo § 5º - na elaboração, aprovação ou implementação do Plano de Mobilidade Urbana, e os municípios cujos planos estão em fase de conclusão.

O termo "dificuldades institucionais", embora não seja técnico-jurídico, abrange uma série de obstáculos que dificultam a efetiva implementação de políticas ou programas públicos, como limitações orçamentárias, falta de capacidade técnica ou de recursos humanos, insuficiência de instrumentos de planejamento e gestão e ausência de estruturas organizacionais adequadas. Portanto, ao incluir essa definição na medida provisória, proporcionamos um marco jurídico mais claro para compreender as questões referenciadas por "dificuldades institucionais".

Assim sendo, os dispositivos previstos no Art. 24-B são fundamentais para assegurar a transparência, o controle social e a eficiência na alocação de recursos públicos destinados à mobilidade urbana.

Assim, solicito ao(a) Relator(a) a aprovação dos referidos dispositivos, reiterando nosso compromisso com a transparência.

Sala da comissão, de de .

Deputado Samuel Viana
(PL - MG)





CONGRESSO NACIONAL

MPV 1179
00069

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.179, DE 7 DE JULHO DE 2023

Reabre o prazo de que trata o art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA Nº

Acrescente-se novo artigo a Medida Provisória nº 1.179, de 2023, com a seguinte redação:

Art. O art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido de novo parágrafo com a seguinte redação:

"Art.24.....
.....
.....
.....

§ 10. O Governo Federal deverá planejar, elaborar e implementar medidas de apoio técnico e financeiro para que os Municípios elaborem seus planos de mobilidade dentro do prazo estipulado."

JUSTIFICAÇÃO

A exigência de Planos de mobilidade urbana é uma ação inovadora para municípios e impacta cidades pequenas nas quais a prefeitura tem uma capacidade reduzida de estudo e elaboração técnica de propostas.

Desta forma consideramos que o apoio federal extremamente importante para ampliar o número de cidades que conseguem elaborar o plano, atingindo as exigências dispostas nesta lei, e também para qualificar os planos de mobilidade elaborados.

Pelas razões expostas, solicito a aprovação da presente emenda.

Sala das sessões, em de de 2023.

Deputada Lídice da Mata (PSB/BA)





MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.179, DE 7 DE JULHO DE 2023

Reabre o prazo de que trata o art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 1º da Medida Provisória nº 1.179, de 2023, a seguinte redação:

"Art. 1º Fica reaberto o prazo para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de que trata o §4º do art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, até as seguintes datas:

I - até 12 de abril de 2024, para Municípios com mais de 100.000 (duzentos e cinquenta mil)

Habitantes;

II - até 12 de abril de 2025, para Municípios de 50.00 (cinquenta mil) a 100.000 (cem mil)

Habitantes;

III - até 12 de abril de 2026, para Municípios de 30.00 (trinta mil) a 50.00 (cinquenta mil)

Habitantes;

IV - até 12 de abril de 2027, para Municípios de 20.00 (vinte mil) a 30.000 (trinta mil) habitantes;

V - até 12 de abril de 2028, para Municípios com até 20.00 (vinte mil) habitantes.

.....
....."

JUSTIFICAÇÃO

A exigência da elaboração de um plano local é bastante importante para a qualificação do debate da política pública. Porém, entendemos que o **escalonamento desta exigência de acordo com o tamanho dos municípios ajudará a organizar a demanda e aumentar a taxa de elaboração dos projetos nas cidades.**



A exigência abrange municípios muito diferentes com capacidades díspares de elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana, então é justo que cidades pequenas tenham mais prazo para a sua elaboração. Além disso, o prazo estendido daria a possibilidade e tempo para o próprio governo federal, por meio do Ministério das Cidades, apoiar os diferentes grupos de municípios na elaboração de seus planos. Pelas razões expostas, solicito a aprovação da presente emenda.

Sala das sessões, em de de 2023.

Deputada Lídice da Mata (PSB/BA)

