

N.Bal	Cs/Órg	Identificação da Matéria		
	CN PLEG	Tipo	Número	Ano
		VET	00001	2012
			Data da Ação	
			Dia	Mês
			04	01
			2012	
Destino				
CN SSCLCN				
IZAENE				

STATUS: AGUARDANDO LEITURA

Autuado como VET 00001 2012, aposto ao PLC 00166 2010.
Este processo contém 01 (uma) folha numerada e rubricada.
À SSCLCN.



SENADO FEDERAL
FOLHA DE TRAMITAÇÃO

N.Bal	Cs/Órg	Identificação da Matéria		
	CN SSCLCN	Tipo	Número	Ano
		VET	00001	2012
			Data da Ação	
			Dia	Mês
			06	01
			2012	
Destino				
CN SSCLCN				
MARCIOUM				

STATUS: AGUARDANDO LEITURA

Juntadas fls. 2 a 28, referentes à Mensagem nº 1, de 2012-CN (nº 2/2012, na origem), comunicando ao Congresso Nacional o Veto Parcial aposto ao PLC nº 166, de 2010.



SENADO FEDERAL
FOLHA DE TRAMITAÇÃO

N.Bal	Cs/Órg	Identificação da Matéria		
	CN SSCLCN	Tipo	Número	Ano
		VET	00001	2012
			Data da Ação	
			Dia	Mês
			17	01
			2012	
Destino				
CN SSCLCN				
MARCIOUM				

Juntadas fls. 29 a 31, referentes ao estudo de tramitação da proposição vetada (PLC nº 166, de 2010).



SENADO FEDERAL
FOLHA DE TRAMITAÇÃO

N.Bal	Cs/Órg	Identificação da Matéria		
	CN SSCLCN	Tipo	Número	Ano
		VET	00001	2012
			Data da Ação	
			Dia	Mês
			19	01
			2012	
Destino				
CN SEXP				
MARCIOUM rev. ANDRESAK				

STATUS: AGUARDANDO LEITURA

À SEXP para elaboração do Ofício do Presidente da Mesa do Congresso Nacional, que solicita à Câmara os nomes dos Deputados que deverão compor a Comissão Mista incumbida de emitir relatório sobre o voto. Ao Ofício, serão anexadas cópias do Aviso, da Mensagem Presidencial e, se for o caso, da Lei, contendo as partes sancionadas, além do autógrafo do projeto. Após anexação da cópia do citado Ofício, o processado será devolvido à Secretaria de Coordenação Legislativa do Congresso Nacional.

N.Bal	Cs/Órg	Identificação da Matéria			Data da Ação			Destino	LEONGOME rev. LEONGOME
	CN SEXP	Tipo	Número	Ano	Dia	Mês	Ano	CN SEXP	
		VET	00001	2012	19	01	2012		

Recebido neste órgão às 15:18 hs.

N.Bal	Cs/Órg	Identificação da Matéria			Data da Ação			Destino	JOSANE rev. JOSANE
	CN SEXP	Tipo	Número	Ano	Dia	Mês	Ano	CN SSCLCN	
		VET	00001	2012	02	02	2012		

Anexado o Ofício CN nº 02 de 02/02/12, ao Senhor Presidente da Câmara dos Deputados solicitando os nomes dos Deputados que deverão compor a Comissão Mista incumbida de relatar o voto (fls. 32).

À SSCLCN.

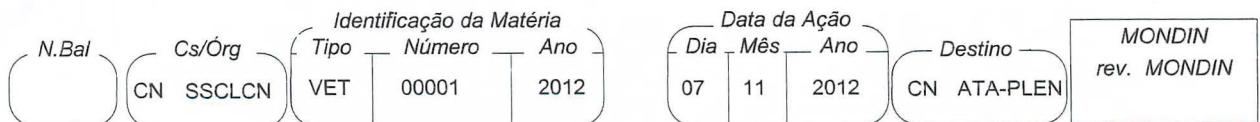
N.Bal	Cs/Órg	Identificação da Matéria			Data da Ação			Destino	DAIANERS rev. DAIANERS
	CN SSCLCN	Tipo	Número	Ano	Dia	Mês	Ano	CN SSCLCN	
		VET	00001	2012	02	02	2012		

Recebido nesta Secretaria, no dia 02.02.2012, às 11h32.

N.Bal	Cs/Órg	Identificação da Matéria			Data da Ação			Destino	MONDIN rev. MONDIN
	CN SSCLCN	Tipo	Número	Ano	Dia	Mês	Ano	CN SSCLCN	
		VET	00001	2012	17	02	2012		

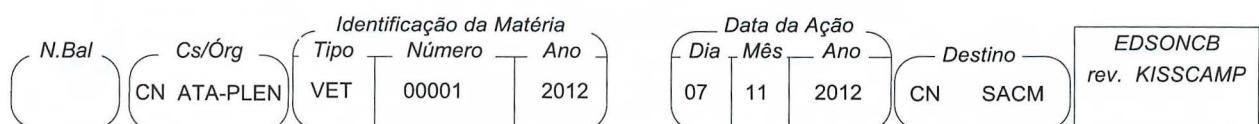
STATUS: AGUARDANDO LEITURA

Juntada fls. 33, referente ao Ofício SGM/P nº 141, de 2012, do Presidente da Câmara, indicando os nomes dos Deputados que deverão compor a Comissão Mista incumbida de relatar o voto.



STATUS: AGUARDANDO LEITURA

Ao Plenário para leitura, designação da Comissão Mista e estabelecimento de calendário para a tramitação da matéria.



Leitura do Veto Parcial nº 1, de 2012, aposto ao Projeto de Lei da Câmara nº 166, de 2010.

De acordo com o disposto no § 2º do art. 104 do Regimento Comum, das Resoluções nº 2, de 2000-CN e nº 1, de 2012-CN, fica assim constituída a Comissão Mista incumbida de relatar o voto:

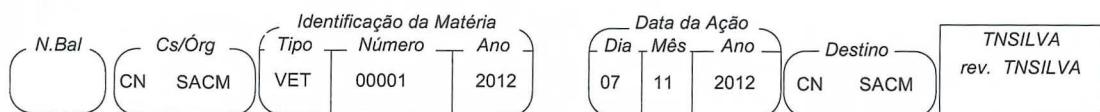
Senadores: Luiz Henrique, Pedro Taques, Flexa Ribeiro, João Costa e Marco Antônio Costa.

Deputados: Flaviano Melo, William Dib e Filipe Pereira.

Nos termos do art. 105 do Regimento Comum, a Comissão Mista deverá apresentar o relatório sobre o voto até o dia 27 de novembro de 2012.

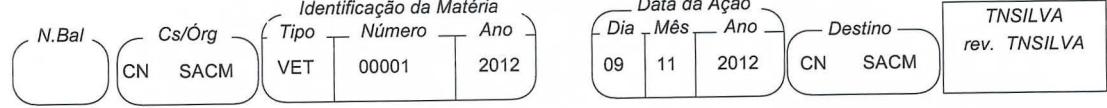
O prazo previsto no § 4º do art. 66 da Constituição Federal encerrará-se em 7 de dezembro de 2012.

A matéria vai à publicação.



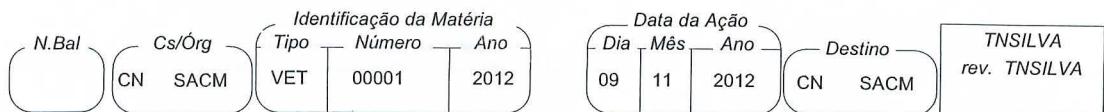
STATUS: AGUARDANDO INSTALAÇÃO DA COMISSÃO

Recebido nesta data.



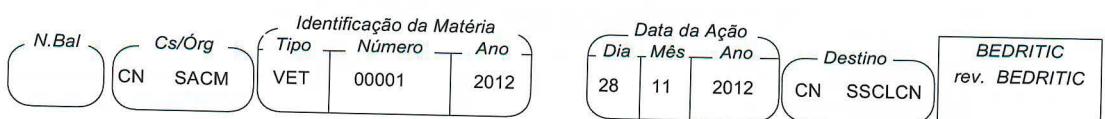
STATUS: AGUARDANDO INSTALAÇÃO DA COMISSÃO

Anexado comunicado enviado aos membros da Comissão Mista, com respectivo protocolo eletrônico de entrega, informando a composição dos membros, com as respectivas idades, e o prazo para apresentação do Relatório (às fls. 37 e 38).



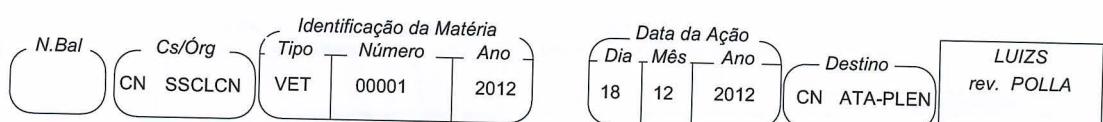
STATUS: AGUARDANDO INSTALAÇÃO DA COMISSÃO

Anexado comunicado enviado aos membros da Comissão Mista, com respectivo protocolo eletrônico de entrega, informando a composição dos membros, com as respectivas idades, e o prazo para apresentação do Relatório (às fls.37 e 38).



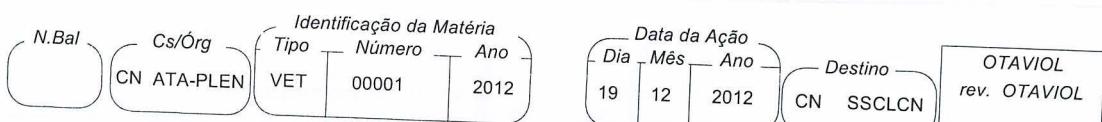
Esgotado o prazo regimental previsto no art. 105 do Regimento Comum sem apresentação do relatório pela Comissão Mista.

Encaminhada à SCLCN.



STATUS: INCLUIDA EM ORDEM DO DIA

Incluído na Ordem do Dia da Sessão Conjunta de 19 de dezembro de 2012, às 12h.



13.22 - A matéria deixa de ser apreciada nesta oportunidade.

N.Bal	Cs/Órg	Identificação da Matéria		
CN	SSCLCN	Type	Número	Ano
		VET	00002	2012

Data da Ação		
Day	Mês	Ano
29	08	2013

Destino	
CN	SSCLCN

MONDIN rev. LUIZS

STATUS: AGUARDANDO INCLUSÃO ORDEM DO DIA

Aguardando inclusão em Ordem do Dia.



SENADO FEDERAL
FOLHA DE TRAMITAÇÃO

CASA	ÓRGÃO	IDENTIFICAÇÃO DA MATÉRIA			DATA DA AÇÃO			FUNCIONÁRIO
		TIPO	NÚMERO	ANO	DIA	MÊS	ANO	



SENADO FEDERAL
FOLHA DE TRAMITAÇÃO

CASA	ÓRGÃO	IDENTIFICAÇÃO DA MATÉRIA			DATA DA AÇÃO			FUNCIONÁRIO
		TIPO	NÚMERO	ANO	DIA	MÊS	ANO	



SENADO FEDERAL
FOLHA DE TRAMITAÇÃO

CASA	ÓRGÃO	IDENTIFICAÇÃO DA MATÉRIA			DATA DA AÇÃO			FUNCIONÁRIO
		TIPO	NÚMERO	ANO	DIA	MÊS	ANO	



N.Bal	Cs/Org	Identificação da Matéria			Data da Ação			Destino	
CN	SSCLCN	TIPO	NÚMERO	ANO	DIA	MÊS	ANO	CN	SSCLCN
VET			00001	2012	29	08	2013	MONDIN rev. LUIZS	

STATUS: AGUARDANDO INCLUSÃO ORDEM DO DIA

Aguardando inclusão em Ordem do Dia.

SENADO FEDERAL
FOLHA DE TRAMITAÇÃO

CASA	ÓRGÃO	IDENTIFICAÇÃO DA MATÉRIA			DATA DA AÇÃO			FUNCIONÁRIO
		TIPO	NÚMERO	ANO	DIA	MÊS	ANO	

SENADO FEDERAL
FOLHA DE TRAMITAÇÃO

CASA	ÓRGÃO	IDENTIFICAÇÃO DA MATÉRIA			DATA DA AÇÃO			FUNCIONÁRIO
		TIPO	NÚMERO	ANO	DIA	MÊS	ANO	

SENADO FEDERAL
FOLHA DE TRAMITAÇÃO

CASA	ÓRGÃO	IDENTIFICAÇÃO DA MATÉRIA			DATA DA AÇÃO			FUNCIONÁRIO
		TIPO	NÚMERO	ANO	DIA	MÊS	ANO	

SENADO FEDERAL**Secretaria-Geral da Mesa****SERVIÇO DE PROTOCOLO LEGISLATIVO****VET N° 01, DE 2012****Em 03. 01. 12***14/01***4****ISSN 1677-7042****Presidência da República****DESPACHOS DA PRESIDENTA DA REPÚBLICA****MENSAGEM****Nº 2, de 3 de janeiro de 2012.****Senhor Presidente do Senado Federal,**

Comunico a Vossa Exceléncia que, nos termos do § 1º do art. 66 da Constituição, decidiu votar parcialmente, por contrariedade ao interesse público, o Projeto de Lei nº 166, de 2010 (nº 694/95 na Câmara dos Deputados), que "restitui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941; e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 14 de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências".

Ouvidos, os Ministérios da Fazenda e do Planejamento, Orçamento e Gestão manifestaram-se pelo voto aos seguintes dispositivos:

§§ 1º e 3º do art. 8º

"§ 1º A concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público coletivo, deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público."

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

Razões dos vetos

"O § 1º restringe as hipóteses de gestão das tarifas dos serviços de transporte público coletivo, o que pode acarretar a necessidade de aporte maior de recursos orçamentários e financeiros pelos entes federados, além de ser contraditório com § 5º do art. 9º do projeto."

O Ministério da Fazenda manifestou-se, ainda, pelo voto aos seguintes dispositivos:

Inciso V do art. 16

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

Inciso IV do art. 18

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

Razões dos vetos

"Não cabe estabelecer benefícios financeiros e fiscais por meio de normas programáticas genéricas, tendo em vista o disposto no § 6º do art. 150 da Constituição."

Já, os Ministérios das Comunicações e do Trabalho e Emprego opinaram pelo voto ao dispositivo a seguir transcrito:

Art. 27

"Art. 27. Ficam revogados o art. 9º do Decreto-Lei nº 3.326, de 3 de junho de 1941; os arts. 51 e 52 do Decreto-Lei nº 5.405, de 13 de abril de 1943; o § 5º do art. 630 do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943; a Seção 7 do art. 1º e a alínea m do art. 3º da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973; e a Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975."

Razões do voto

"A proposta revoga a gratuidade da utilização de transporte público coletivo por carteiros e fiscais do trabalho quando em serviço, sem estabelecer medidas e prazos que permitam o planejamento e a readequação das atividades, com prejuízo à prestação dos serviços e à população."

Essas, Senhor Presidente, as razões que me levaram a votar os dispositivos acima mencionados do projeto em causa, as quais ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

CASA CIVIL
INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGIA
DA INFORMAÇÃO**DESPACHOS DO DIRETOR-PRESIDENTE**
Em 3 de janeiro de 2012

Entidade: AR SERASA, vinculada à SERASA AC e SERASA CD
Processos nº: 00100.000015/2003-09 e 00100.000029/2003-14

Este documento pode ser verificado no endereço eletrônico <http://www.in.gov.br/autenticidade.html>, pelo código 00012012010400004

Diário Oficial da União - Seção 1**Nº 3, quarta-feira, 4 de janeiro de 2012**

Art. 1º Considerar homologado e aberto ao tráfego aéreo o heliponto em navio privado abaixo, com as seguintes características:

I - denominação: CGG SYMPHONY (9PDT);

II - unidade da federação: RJ;

III - tipo e nome do campo de recursos naturais: exploração - BACIA DE CAMPOS / BACIA DO ESPÍRITO SANTO;

IV - proprietário: CGG Marine Resources Norge AS;

V - coordenadas geográficas: variáveis;

VI - Altitude: 10 metros;

VII - formato e dimensões da área de pouso e decolagem: trapezoidal - 22,20 x 22,20 metros;

VIII - resistência do pavimento: 14,60 toneladas;

IX - comprimento total do maior helicóptero a operar: 22,20 metros;

X - condições operacionais: VFR Diurna/Noturna.

Art. 2º A operação no heliponto em navio de que trata esta Portaria sujeita-se à observância das seguintes condições:

I - Operações VFR noturnas somente em caráter de emergência.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação e será válida até 22 de agosto de 2014.

RODRIGO OTÁVIO RIBEIRO UHEBE**PORTARIAS DE 3 DE JANEIRO DE 2012**

O GERENTE DE ENGENHARIA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, no uso de suas atribuições outorgadas pelo artigo 1º, inciso IV da Portaria nº 2304 de 17 de dezembro de 2010, pelo que consta no artigo 41, incisos VIII e X da Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, nos termos do disposto na Resolução nº 158, de 13 de julho de 2010, com fundamento na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, resolve:

Nº 17 - Inscrever o aeroporto Fazenda Correntão (SSNC), em Aporé (GO);

Nº 18 - Inscrever o aeroporto Fazenda Redenção (SSPZ), em Piaraicaba (SP); e

Nº 19 - Inscrever o aeroporto Santo Expedito (SIOC), em Nova Independência (SP).

O inteiro teor das Portarias acima encontra-se disponível no site da ANAC na rede mundial de computadores - endereço <http://www.anac.gov.br>.

TÁRICK PEREIRA DE SOUZA**SUPERINTENDÊNCIA DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E ACOMPANHAMENTO DE MERCADO****PORTARIA N° 14, DE 3 DE JANEIRO DE 2012**

Autoriza o funcionamento jurídico de sociedade empresária de serviço aéreo público especializado.

A SUPERINTENDENTE DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E ACOMPANHAMENTO DE MERCADO, designada pela Portaria nº 1.819, de 20 de setembro de 2011, no uso da competência outorgada pelo art. 39, inciso XXXVII, do Regimento Interno da ANAC, com a redação dada pela Resolução nº 134, de 19 de janeiro de 2010, considerando o disposto na Portaria nº 190/GC-5, de 20 de março de 2001 e tendo em vista o que consta no Processo nº 60800.211382/2011-72, resolve:

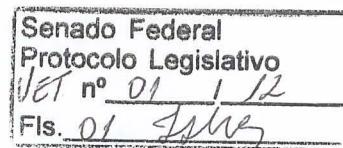
Art. 1º Autorizar o funcionamento jurídico da sociedade empresária AEROSAS SERVIÇO AÉREO ESPECIALIZADO LTDA, com sede social em Recife (PE), como empresa exploradora de serviço aéreo público especializado nas atividades de aeroplacilidade, aeroinspeção, aeroftografia, aeroceanematografia, aeroportagem, combate a incêndios e aerolevantamento, pelo prazo de 12 (doze) meses contados da data da publicação desta Portaria.

Parágrafo único. A exploração dos serviços referidos no caput fica condicionada à outorga de autorização operacional pela Diretoria Colegiada da ANAC, após o atendimento dos requisitos técnicos-operacionais.

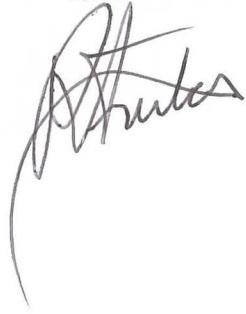
Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

DANIELLE PINHO SOARES ALCÂNTARA CREMA

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.



À Comissão Mista
Em DF/11/2012



Mensagem nº 2

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do § 1º do art. 66 da Constituição, decidi vetar parcialmente, por contrariedade ao interesse público, o Projeto de Lei nº 166, de 2010 (nº 694/95 na Câmara dos Deputados), que “Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências”.

Ouvidos, os Ministérios da Fazenda e do Planejamento, Orçamento e Gestão manifestaram-se pelo voto aos seguintes dispositivos:

§§ 1º e 3º do art. 8º

“§ 1º A concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.”

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

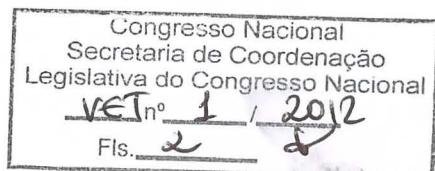
Razões dos vetos

“O § 1º restringe as hipóteses de gestão das tarifas dos serviços de transporte público coletivo, o que pode acarretar a necessidade de aporte maior de recursos orçamentários e financeiros pelos entes federados, além de ser contraditório com § 5º do art. 9º do projeto.”

O Ministério da Fazenda manifestou-se, ainda, pelo voto aos seguintes dispositivos:

Inciso V do art. 16

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



Inciso IV do art. 18

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

Razão dos vetos

“Não cabe estabelecer benefícios financeiros e fiscais por meio de normas programáticas genéricas, tendo em vista o disposto no § 6º do art. 150 da Constituição.”

Já, os Ministérios das Comunicações e do Trabalho e Emprego opinaram pelo voto ao dispositivo a seguir transcrito:

Art. 27

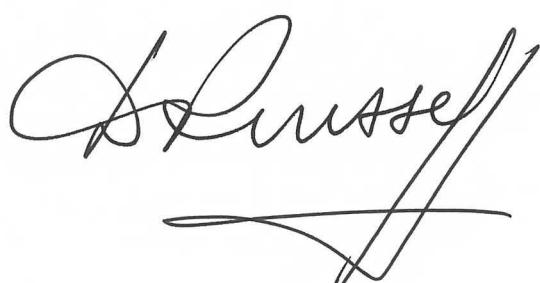
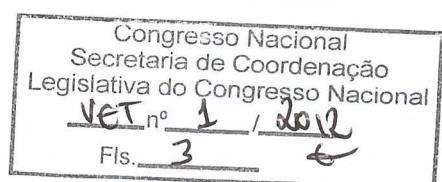
“Art. 27. Ficam revogados o art. 9º do Decreto-Lei nº 3.326, de 3 de junho de 1941; os arts. 51 e 52 do Decreto-Lei nº 5.405, de 13 de abril de 1943; o § 5º do art. 630 do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943; a Seção 7 do art. 1º e a alínea *m* do art. 3º da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973; e a Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975.”

Razões do voto

“A proposta revoga a gratuidade da utilização de transporte público coletivo por carteiros e fiscais do trabalho quando em serviço, sem estabelecer medidas e prazos que permitam o planejamento e a readequação das atividades, com prejuízo à prestação dos serviços e à população.”

Essas, Senhor Presidente, as razões que me levaram a vetar os dispositivos acima mencionados do projeto em causa, as quais ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 3 de janeiro de 2012.

Sanciono, em parte,
delas razões constantes
ta Mensagem anexa
31/12/2012

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

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

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

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o **caput** deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

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

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

§ 1º São modos de transporte urbano:

- I – motorizados; e
- II – não motorizados.

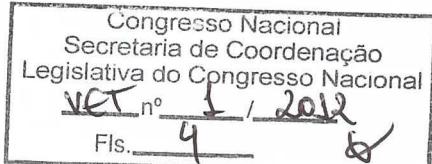
§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

- I – quanto ao objeto:
 - a) de passageiros;
 - b) de cargas;

II – quanto à característica do serviço:

- a) coletivo;
- b) individual;

III – quanto à natureza do serviço:



a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

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

II – estacionamentos;

III – terminais, estações e demais conexões;

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

V – sinalização viária e de trânsito;

VI – equipamentos e instalações; e

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

Seção I

Das Definições

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

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

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

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

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

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

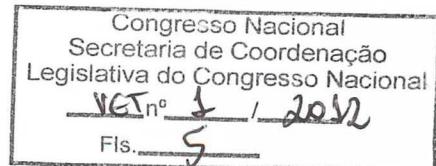
VI – transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

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

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

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

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



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

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

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

Seção II

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

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

I – acessibilidade universal;

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

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

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

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

VI – segurança nos deslocamentos das pessoas;

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

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

IX – eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I – reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

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

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

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

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

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

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

I – promoção da equidade no acesso aos serviços;

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

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

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

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

VI – modicidade da tarifa para o usuário;

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

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

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

§ 1º A concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

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

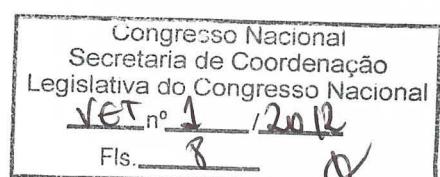
§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

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

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

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

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



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

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

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

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

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

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

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

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

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

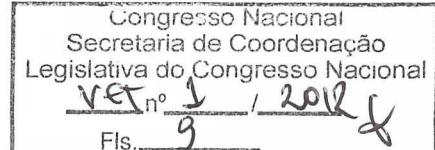
Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

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

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

CAPÍTULO III DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:



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

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

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

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

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I – seus direitos e responsabilidades;

II – os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

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

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

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

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

III – audiências e consultas públicas; e

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

CAPÍTULO IV DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 17. São atribuições dos Estados:

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

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

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

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

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

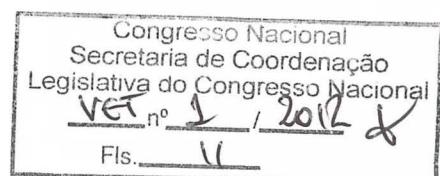
II – prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

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

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

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

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



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

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

I – a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II – a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III – a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV – a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

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

I – planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II – avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III – implantar a política tarifária;

IV – dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V – estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI – garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII – combater o transporte ilegal de passageiros.

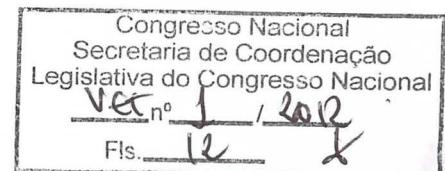
Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

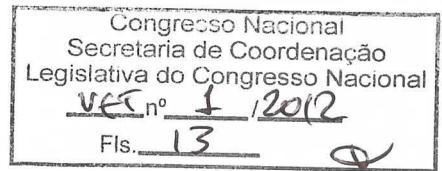
I – restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II – estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

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

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





V – estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

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

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

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

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

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

I – os serviços de transporte público coletivo;

II – a circulação viária;

III – as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV – a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

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

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

VII – os polos geradores de viagens;

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

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

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

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

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

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

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

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência

para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

CAPÍTULO VI DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

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

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

CAPÍTULO VII DISPOSIÇÕES FINAIS

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

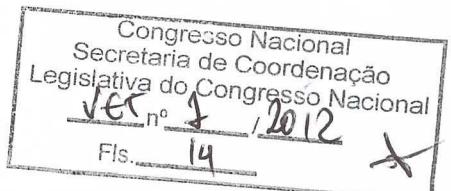
Art. 27. Revogam-se o art. 9º do Decreto-Lei nº 3.326, de 3 de junho de 1941; os arts. 51 e 52 do Decreto-Lei nº 5.405, de 13 de abril de 1943; o § 5º do art. 630 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943; a Seção 7 do art. 1º e a alínea “m” do art. 3º da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973; e a Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975.

Art. 28. Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.

Senado Federal, em 14 de dezembro de 2011.



Senador José Sarney
Presidente do Senado Federal



LEI N° 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

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

A P R E S I D E N T A D A R E P Ú B L I C A
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte

Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

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

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o **caput** deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

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

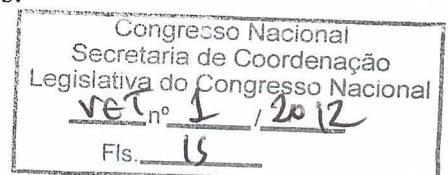
Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:



I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

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

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

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

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

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

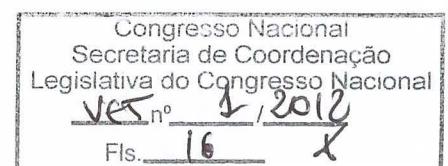
Seção I

Das Definições

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

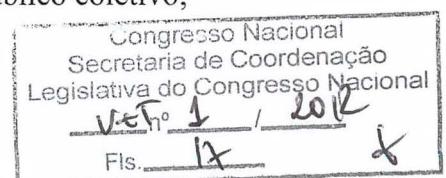
Seção II **Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana**

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

I - acessibilidade universal;

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

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



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

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

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

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

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

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

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

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

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

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

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

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

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

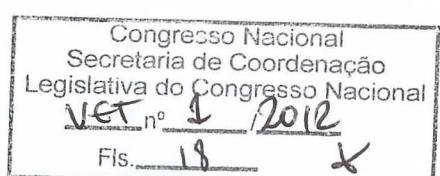
VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

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

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

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

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



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

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

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

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

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

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

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

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

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

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

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

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

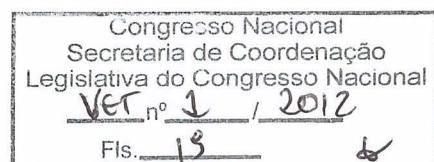
IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 1º (VETADO).

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

§ 3º (VETADO).

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



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

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

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

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

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

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

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

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

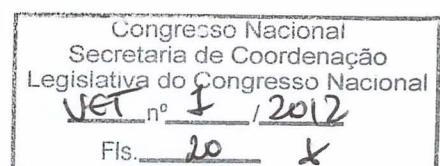
§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

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

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

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

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



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

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispesáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

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

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

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

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

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

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

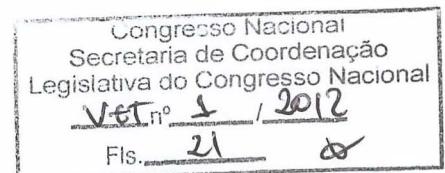
Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme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

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

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

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

CAPÍTULO III DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS



Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

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

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

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

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

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

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

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

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

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

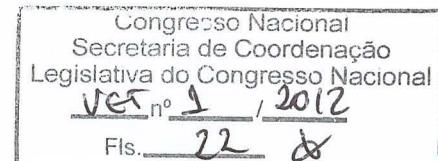
III - audiências e consultas públicas; e

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

CAPÍTULO IV DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

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



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

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

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

V - (VETADO);

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

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

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

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

Art. 17. São atribuições dos Estados:

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

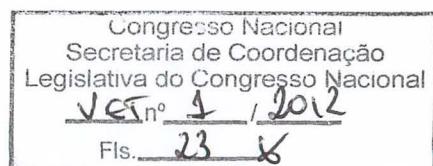
II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

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

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

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



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

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

IV – (VETADO).

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

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

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

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

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

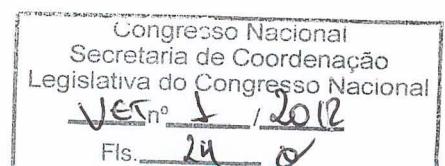
Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;



V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

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

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

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

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

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

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

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

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

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

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

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

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

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

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

VII - os polos geradores de viagens;

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

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

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

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

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

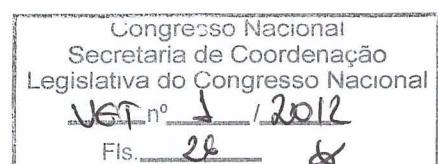
§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

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

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

CAPÍTULO VI DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

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



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

CAPÍTULO VII DISPOSIÇÕES FINAIS

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

Art. 27. (VETADO).

Art. 28. Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.

Brasília, 3 de janeiro de 2012; 191º da Independência e 124º da República.



VET 3/2012
MCN 3/2012

Aviso nº 5 - C. Civil.

Em 3 de janeiro de 2012.

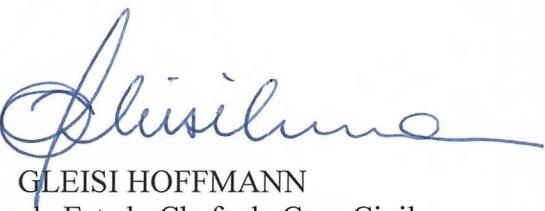
A Sua Excelência o Senhor
Senador CÍCERO LUCENA
Primeiro Secretário do Senado Federal

Assunto: Veto parcial.

Senhor Primeiro Secretário,

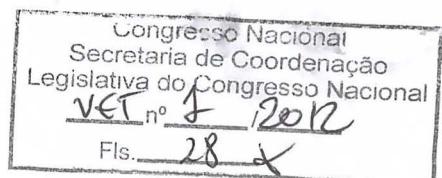
Encaminho a essa Secretaria Mensagem com a qual a Excelentíssima Senhora Presidenta da República restitui dois autógrafos do texto aprovado do Projeto de Lei nº 166, de 2010 (nº 694/95 na Câmara dos Deputados), que, com veto parcial, se converteu na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Atenciosamente,


GLEISI HOFFMANN
Ministra de Estado Chefe da Casa Civil
da Presidência da República

Recebi Original
Data: 6/1/2012
Assinatura: Marcos 220810

às 11:45h.


Congresso Nacional
Secretaria de Coordenação
Legislativa do Congresso Nacional
VET nº 3/2012
Fls. 28

✓
19.01.12

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 166, DE 2010
(nº 694/1995, na Casa de origem)

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

AUTOR: Dep. Alberto Goldman

TRAMITAÇÃO NA CÂMARA DOS DEPUTADOS:

LEITURA: 28/6/1995 – DCN Seção I de 9/8/1995

COMISSÕES:

Trabalho, de Administração e Serviço Público

RELATORES:

Dep. José Pimentel

Dep. Jovair Arantes

Finanças e Tributação

Dep. Yeda Crusius

Viação e Transportes

Dep. Antonio Geraldo

Dep. Duilio Pisaneshi

Especial

Dep. Angela Amin

Constituição e Justiça e de Cidadania

Dep. João Magalhães

(Redação Final)

ENCAMINHAMENTO AO SENADO FEDERAL

Ofício PS-GSE nº 775, de 5/8/2010

TRAMITAÇÃO NO SENADO FEDERAL:

LEITURA: 10/8/2010 – DSF de 11/8/2010

Congresso Nacional
Secretaria de Coordenação
Legislativa do Congresso Nacional
VET nº 1 / 2012
Fls. 29 Rubrica: _____

COMISSÕES:

Constituição, Justiça e Cidadania

Assuntos Econômicos

Meio Ambiente, Defesa do Consumidor
e Fiscalização e Controle

Desenvolvimento Regional e Turismo

Serviços de Infraestrutura

RELATORES:

Sen. Antônio Carlos Júnior (*ad hoc*)

(Parecer nº 979, de 2011-CCJ)

Sen. Luiz Henrique (*ad hoc*)

(Parecer 1.380, de 2011 - CCJ)

Sen. Sérgio Zambiasi

(Parecer nº 980, de 2011-CAE)

Sen. Flexa Ribeiro

(Parecer nº 981, de 2011-CMA)

Senadora Ana Rita (*ad hoc*)

(Parecer nº 982, de 2011-CDR)

Sen. Acir Gurgacz

(Parecer nº 983, de 2011-CI)

ENCAMINHAMENTO À SANÇÃO:

Mensagem SF nº 311, de 14/12/2011

Congresso Nacional
Secretaria de Coordenação
Legislativa do Congresso Nacional
121 nº 1 12012
Fls. 30 Rubrica: 2

VETO PARCIAL N° 1, DE 2012
aposto ao
Projeto de Lei da Câmara n° 166, de 2010
(Mensagem n° 1/2012-CN)

Parte sancionada:

Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012
D.O.U. – Seção 1, de 4/1/2012

Partes vetadas:

- § 1º do art. 8º;
- § 3º do art. 8º;
- inciso V do art. 16;
- inciso IV do art. 18; e
- art. 27.

LEITURA:

COMISSÃO MISTA INCUMBIDA DE RELATAR O VETO:

SENADORES

DEPUTADOS

PRAZO DE TRAMITAÇÃO:

Congresso Nacional
Secretaria de Coordenação
Legislativa do Congresso Nacional
VET n° 1/2012
Fls. 31 Rubrica: 

Ofício nº 02 (CN)

Brasília, em 02 de fevereiro de 2012.

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Marco Maia
Presidente da Câmara dos Deputados

Assunto: Indicação de Deputados para compor Comissão Mista.

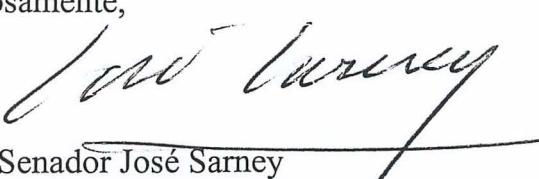
Senhor Presidente,

A Senhora Presidente da República encaminhou ao Senado Federal a Mensagem nº 1, de 2012-CN (nº 2/2012, na origem), na qual comunica haver vetado parcialmente o Projeto de Lei da Câmara nº 166, de 2010 (PL nº 694, de 1995, nessa Casa), que “Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências”.

Esta Presidência, nos termos do art. 104 do Regimento Comum, solicita a Vossa Excelência a indicação de 3 (três) Senhores Deputados e, nos termos da Resolução nº 2, de 2000-CN, a indicação de mais um Deputado, para integrar a Comissão Mista a ser incumbida de relatar o veto.

Encaminho, em anexo, autógrafo do projeto vetado e cópia da mensagem presidencial.

Atenciosamente,



Senador José Sarney
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

Secretaria-Geral da Mesa SF/02/Fev/2012 09:43
Folha 1553
Ass. Manoel
Dir. 1961
C.N.

Secretaria de Expediente
Vet. Nº 1 12
Fls. 32

Of. n. 141/2012/SGM/P

Brasília, 16 de fevereiro de 2012.

Excelentíssimo Senhor
Senador JOSÉ SARNEY
Presidente do Senado Federal
N E S T A

Assunto: **Indicação de membros para compor Comissão Mista.**

Senhor Presidente,

Em atenção ao ofício CN/nº 02, de 02 de fevereiro de 2012, tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que designei os Senhores Deputados, **ELIANE ROLIM (PT)**, **FLAVIANO MELO (PMDB)**, **WILLIAM DIB (PSDB)** e **FILIPE PEREIRA (PSC)**, para integrarem a Comissão Mista incumbida de relatar o veto parcial ao Projeto de Lei nº 694, de 1995 (Projeto de Lei da Câmara nº 166, de 2010), que "Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1º 13, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências".

Atenciosamente,


MARCO MAIA
Presidente

Congresso Nacional
Secretaria de Coordenação
Legislativa do Congresso Nacional
VET nº 1 / 2012
Fls. 33 Rubrica: 

Recebido em
17/02/2012, às
14:30h FLAVIANO
MELO



Documento : 53598 - 2

CN – 7-11-2012
12 horas

Sobre a mesa voto presidencial que será lido.



Veto Parcial nº 1, de 2012 (Mensagem nº 1/2012-CN), aposto ao Projeto de Lei da Câmara nº 166, de 2010 (nº 694/1995, na Casa de origem), que “Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências”.



De acordo com o disposto no § 2º do art. 104 do Regimento Comum, das Resoluções nº 2, de 2000-CN e nº 1, de 2012-CN, fica assim constituída a Comissão Mista incumbida de relatar o veto:

Veto Parcial nº 1, de 2012 (PLC 166/2010)

Senadores

Luiz Henrique
Pedro Taques
Flexa Ribeiro
João Costa
Marco Antônio Costa

Deputados

~~Eliane Rolim~~
Flaviano Melo
William Dib
Filipe Pereira

Nos termos do art. 105 do Regimento Comum, a Comissão Mista deverá apresentar o relatório sobre o veto até o dia 27 de novembro de 2012.

O prazo previsto no § 4º do art. 66 da Constituição Federal encerrar-se-á em 7 de dezembro de 2012.



SCOM - Comissões Mistas

De: SCOM - Comissões Mistas
Enviado em: sexta-feira, 9 de novembro de 2012 12:57
Assunto: Comissão Mista do Veto Parcial nº 1 de 2012
Anexos: Comissão do Veto 1_2012 - Idade.pdf

Controle:	Destinatário	Entrega
	Dep. Filipe Pereira	
	Dep. Flaviano Melo	
	Dep. William Dib	
	Liderança do PDT	Entregue: 09/11/2012 12:57
	Liderança do PMDB	Entregue: 09/11/2012 12:57
	Liderança do PSDB - Senado	Entregue: 09/11/2012 12:57
	Liderança PMDB - Câmara dos Deputados	
	Liderança PSC - Câmara dos Deputados	
	Liderança PSDB - Câmara dos Deputados	
	Sen. Flexa Ribeiro	Entregue: 09/11/2012 12:57
	Sen. João Costa	Entregue: 09/11/2012 12:57
	Sen. Luiz Henrique	Entregue: 09/11/2012 12:57
	Sen. Marco Antonio Costa	Entregue: 09/11/2012 12:57
	Sen. Pedro Taques	Entregue: 09/11/2012 12:57

Excelentíssimo Senhor Parlamentar membro da Comissão Mista destinada a apreciar o Veto Parcial nº 1, de 2012,

Dirijo-me respeitosamente a Vossa Excelência para informar que em Reunião do Congresso Nacional, realizada em 7 de novembro de 2012, foi designada a Comissão Mista destinada a apreciar o Veto Parcial nº 1 de 2012, que "Encaminha ao Congresso Nacional as razões do VETO PARCIAL apostado ao PLC 00166 2010 (PL 00694 1995, na Câmara dos Deputados), que "Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 03 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências."

Desse modo, encaminhamos a Vossa Excelência composição dos membros, com as respectivas idades, da referida Comissão, informando que o prazo para a apresentação de Relatório é até dia 27 de novembro de 2012.

Respeitosamente

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas

Senado Federal
Anexo II, Ala Senador Nilo Coelho, Subsolo, Sala 2A
70165-900 Brasília – DF
Telefone: + 55 (61) 3303-3520/3303-3503



"Antes de imprimir, pense em seu compromisso com o Meio Ambiente."



SCOM - Comissões Mistas

De: Microsoft Outlook
Para: Liderança PMDB - Câmara dos Deputados; Liderança PSC - Câmara dos Deputados; Liderança PSDB - Câmara dos Deputados; Dep. Filipe Pereira; Dep. Flaviano Melo; Dep. William Dib
Enviado em: sexta-feira, 9 de novembro de 2012 12:57
Assunto: Retransmitidas: Comissão Mista do Veto Parcial nº 1 de 2012

Delivery to these recipients or groups is complete, but no delivery notification was sent by the destination server:

[Liderança PMDB - Câmara dos Deputados \(lid.pmdb@camara.leg.br\)](#)

[Liderança PSC - Câmara dos Deputados \(lid.psc@camara.leg.br\)](#)

[Liderança PSDB - Câmara dos Deputados \(lid.psdb@camara.leg.br\)](#)

[Dep. Filipe Pereira \(dep.filipepereira@camara.leg.br\)](#)

[Dep. Flaviano Melo \(dep.flavianomelo@camara.leg.br\)](#)

[Dep. William Dib \(dep.williamdib@camara.leg.br\)](#)

Subject: Comissão Mista do Veto Parcial nº 1 de 2012

