



**MPV 818**  
**00001**

SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

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

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

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

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

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

**II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados;**

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

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

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

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

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

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

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

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



SF/18750.73381-77



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

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

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

Art. 24. ....

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

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

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

## JUSTIFICATIVA

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

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

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



SF/18750.73381-77



SENADO FEDERAL  
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

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

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

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

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

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

Sala da Comissão, 05 de fevereiro de 2018.

Senador **ACIR GURGACZ**

**PDT/RO**



SF/18750.73381-77