



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, DE 2019

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para alterar as categorias de municípios obrigados a provar o Plano de Mobilidade Urbana e estender o prazo de elaboração e aprovação do Plano até 12 de abril de 2021. Estabelece a obrigação aos municípios de informar a aprovação do Plano à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional e substitui a expressão “recursos orçamentários” por “recursos do Orçamento Geral da União consignados à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional” para clarificar a penalidade a que estão sujeitos os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade.



CD/19270.46230-08

EMENDA Nº _____

Dê-se nova redação à Medida Provisória nº 906/2019, que passa a alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, nos seguintes termos:

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

I – acréscimo dos seguintes incisos XIV, XV e XVI ao art. 4º:

“Art. 4º

.....”



CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)

XIV – transporte ciclo motorizado privado: serviço remunerado de transporte sob demanda, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas em veículos motorizados para os quais não é necessária a habilitação para a condução, nos termos da Lei nº 9.503, de 23 setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;

XV – transporte autopropelido privado: serviço remunerado de transporte sob demanda, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas em veículos não motorizados, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

XVI – transporte privado coletivo complementar: serviço de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens com características operacionais sob demanda, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.” (NR)

II – acréscimo do seguinte inciso X ao art. 5º:

“Art. 5º

X – incentivo à livre iniciativa e à livre concorrência, com base no art. 170 da Constituição Federal.” (NR)

III – acréscimo do seguinte inciso XI ao art. 8º:

“Art. 8º

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



CD/19270.46230-08



CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)

.....” (NR)

IV – acréscimo do seguinte art. 11-C:

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

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

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

- I – velocidade máxima dos veículos compatível com os locais de circulação;
- II – previsão de locais para estacionamento dos veículos de modo a não obstruir a circulação de veículos e pedestres em vias públicas, ciclovias ou calçadas;
- III – não obrigatoriedade de disponibilização pelo prestador de serviço de equipamento de segurança de uso pessoal do usuário.”

V – acréscimo do seguinte art. 11-D:

“Art. 11-D. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte privado coletivo complementar de passageiros



CD/19270.46230-08



**CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

previstos no inciso XVI do art. 4º desta Lei, no âmbito dos seus territórios.

§ 1º Os serviços de que trata o *caput* serão prestados por meio de autorização concedida pelo poder público e devem ficar restritos às linhas e itinerários não atendidos pelos serviços de transporte público coletivo.

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

VI – acréscimo do seguinte art. 19-A:

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

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

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

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

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



CD/19270.46230-08



**CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

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

VII – acréscimo do seguinte inciso V ao art. 21:

“Art. 21.

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

VIII – acréscimo do seguinte inciso X ao art. 23:

“Art. 23.

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

IX – alteração da redação do inciso III do art. 24:

“Art. 24.

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

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A mobilidade urbana é um dos principais desafios para o desenvolvimento das principais regiões metropolitanas brasileiras, por isso há a necessidade urgente de repensar as metrópoles contemporâneas a partir de políticas públicas e mecanismos eficientes de gestão do território. Alavancar o desenvolvimento da infraestrutura, o saneamento ambiental, habitação, em especial, da mobilidade e transporte de qualidade.

Nas principais regiões metropolitanas há uma grave situação de imobilidade e somente com investimento em transporte alternativo será possível recuperar a capacidade de mobilidade nas grandes cidades. Se medidas urgentes não forem tomadas



CD/19270.46230-08



**CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

certamente haverá redução de investimentos econômicos e diminuição das oportunidades de trabalho.

Hoje temos o aumento das vendas de automóveis e motocicletas, que atingem cerca de 50 milhões em sua totalidade. No caso da Região Metropolitana de São Paulo, tem-se chegado a uma média de 300 km diários de congestionamento. O que tem, conseqüentemente, reduzido a eficiência do transporte coletivo. Ainda se soma ao problema as constantes falhas e interrupções no setor metroviário, combinado com a falta de investimentos na ampliação e manutenção das redes e vagões cada vez mais lotados.

Conforme o que foi previamente exposto, nota-se a necessidade de buscarmos meios alternativos de transporte, focando em um desafogamento das vias dos outros meios, uma redução de poluentes e a geração de economia.

De acordo com o Dr. Marcos Paulo Schlickmann, o patinete, especialmente o elétrico, oferece grandes vantagens nos deslocamentos curtos urbanos, podendo ser alternativa para quem não quer ou não gosta de pedalar, mas aprecia a praticidade da bicicleta. Somado a isso, ajuda a resolver os problemas first/last mile, sendo um complemento para os sistemas de transporte público. Ele também apela muito para o pedestre, que busca acelerar um pouco sua viagem sem perder a comodidade de andar a pé. Schlickmann também aponta:

Já para uso pessoal, não necessariamente compartilhados por startups, os patinetes são muito interessantes, elétricos ou não. Eles são relativamente baratos e muito versáteis, pois podem ser facilmente transportados debaixo do braço ou no transporte público. E, assim como a bicicleta, esses pequenos veículos têm um potencial tremendo desde que existam infraestruturas adequadas de circulação e estacionamento nas nossas cidades.

A infraestrutura que suporte o uso de diferentes modos de transportes é o “shared spaces”, ou em português, espaços compartilhados. De acordo com Anthony Ling, autor do Guia de Gestão Urbana:

A ideia de que ruas que permitem altas velocidades para os automóveis tomam-se hostis a pedestres e ciclistas, inibindo a presença de modos de deslocamento não motorizados. Não há, portanto, uma concorrência justa entre tais modos e o automóvel particular, situação agravada pela pavimentação asfáltica que estimula





**CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO DEPUTADO VINÍCIUS POIT (NOVO/SP)**

a alta velocidade, pela ausência de sinalização adequada e pela delimitação clara de faixas de rolamento. Diversas cidades do mundo têm optado por reduzir a segregação entre diferentes modos de transporte e por diminuir a velocidade máxima para os automóveis, de forma a possibilitar uma convivência harmônica entre diferentes modos de transporte nas ruas.

Cidades grandes do mundo também estão optando por esse tipo de transformação. Em preparação para as Olimpíadas de 2012, Londres reformou a Exhibition Road, tradicional rua que dá acesso a instituições como o Victoria & Albert Museum e a Imperial College, em um espaço compartilhado, diminuindo quase pela metade o número de acidentes na área.

A regulamentação proposta, com mínimas exigências, se justifica pelo patinete elétrico ser destinado para cobertura de pequenas distâncias, primeira/ última milha complementar ao serviço de transporte público e estar em harmonia com o já previsto na Resolução nº 465 de 27 de novembro de 2013 do Conselho Nacional de Trânsito. Uma regulamentação excessiva e distintamente feita por cada município, pode tornar inviáveis os investimentos nesta solução de transporte. Para tanto, se faz necessário que, na ausência de regulamentação, os usuários assumam a responsabilidade de sua liberdade no uso deste serviço, buscando uma sociedade consciente da relação causa e consequência de suas ações no trânsito.

Ante o exposto, contamos com o apoio de Vossas Excelências para a aprovação desta proposição legislativa.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Deputado VINICIUS POIT
(NOVO/SP)



CD/19270.46230-08