



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória Nº 748**, de 2016, que “*Altera a Lei nº 12.587, de 3 janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.*”

PARLAMENTARES	EMENDAS Nº S
Deputado TENENTE LÚCIO	001;
Deputado PAUDERNEY AVELINO	002;
Deputado FELIPE BORNIER	003; 004; 005;
Deputado MÁRIO HERINGER	006; 007; 008;
Deputado GIUSEPPE VECCI	009;
Senador PASTOR VALADARES	010; 011; 012; 013;
Deputada JÔ MORAES	014;
Deputado JOSÉ CARLOS ALELUIA	015;
Deputado MAURO LOPES	016; 017; 018; 019;
Deputado JOÃO PAULO PAPA	020; 021; 022;
Deputado HUGO LEAL	023;
Deputada PROFESSORA DORINHA SEABRA REZENDE	024; 025;
Deputado AUREO	026;
Senador WILDER MORAIS	027; 028; 036;
Deputado CHICO LOPES	029;
Deputado WEVERTON ROCHA	030;
Deputado OSMAR SERRAGLIO	031;
Deputado JULIO LOPES	032;
Senador CIDINHO SANTOS	033;
Senador CRISTOVAM BUARQUE	034;
Deputado PEDRO UCZAI	035;
Deputado ORLANDO SILVA	037;

TOTAL DE EMENDAS: 37



CÂMARA DOS DEPUTADOS

MPV 748
00001

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A PROFERIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 748,
DE 2016**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 748, DE 11 DE OUTUBRO DE 2016

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui
as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA MODIFICATIVA N.º

Dê-se ao art. 1º da Medida Provisória a seguinte redação:

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

Art. 24.

*"§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano
diretor municipal, existente ou em elaboração, conforme os prazos fixados
a seguir, contados da data de vigência desta Lei:*

*I – para municípios com população inferior a cinquenta mil
habitantes, oito anos;*

*II – para municípios com população igual ou superior a cinquenta
mil habitantes, mas inferior a cem mil habitantes, doze anos;*

*III - para municípios com população igual ou superior a cem mil
habitantes, mas inferior a duzentos mil habitantes, dezesseis anos;*

*IV – para municípios com população igual ou superior a duzentos
mil habitantes, vinte anos.*

*§ 4º A população municipal a que se refere o § 3º deste artigo é
aquela apurada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE
e informada ao Tribunal de Contas da União - TCU no ano anterior ao de
entrada em vigor desta Lei.*

*§ 5º O Município que não tenha elaborado o Plano de Mobilidade
Urbana até a data de promulgação desta Lei deverá fazê-lo em
conformidade com um dos prazos fixados no § 3º deste artigo, a depender
de sua população, apurada nos termos do § 4º deste artigo.*

*§ 6º Encerrado o prazo a que se refere o § 5º deste artigo, o
Município fica impedido de receber recursos orçamentários federais
destinados à mobilidade urbana até que atenda à exigência estabelecida*

nesta Lei.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Considerando a situação econômica atual do país, as dívidas dos estados e municípios e a eventual aprovação da PEC 241 (teto), os impactos financeiros nos municípios serão inevitáveis, conduzindo a enormes dificuldades para a execução da lei. Isso é fato relevante e deve ser considerado para efeito de dilatação do prazo estabelecido aos entes municipais para a elaboração dos planos de mobilidade.

Nossa emenda, ao oferecer mais prazo aos municípios, tratou de separá-los conforme a população, partindo do pressuposto de que municípios mais populosos, nos quais a organização do transporte público e as demandas por deslocamento são mais complexas, requerem mais tempo para fazer um diagnóstico da situação local e, então, efetuar o planejamento da mobilidade urbana.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado TENENTE LÚCIO



**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 748, DE 11 DE OUTUBRO DE 2016**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 748, DE 11 DE OUTUBRO DE 2016

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA ADITIVA N.º

Inclua-se o art. 12-C na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterada pela Medida Provisória nº 748, de 11 de outubro de 2016:

“Art. 12-C. Na regulamentação dos serviços de transporte individual complementares aos serviços de táxi, inclusive daqueles baseados em tecnologia de comunicação em rede, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar os princípios e as diretrizes desta Lei, tendo em vista a eficiência, a eficácia e a efetividade na prestação dos serviços e a redução dos custos para o usuário. ”

Acrescente-se ao Art. 2º da Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, o parágrafo único:

“Art. 2º

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo não se aplica aos serviços de transporte individual complementares aos serviços de táxi, que poderão ser regulamentados pelos Municípios e Distrito Federal, observados os princípios e diretrizes da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana.
”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa garantir que os princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana sejam observados pelos Municípios e Distrito Federal na regulamentação de serviços de transporte individual complementares aos serviços de táxi, dentre os quais o aplicativo Uber é o exemplo mais proeminente.

Vivemos um período de rápida evolução das tecnologias de informação e comunicação, com impacto positivo nas mais diversas áreas, e a mobilidade urbana não é uma exceção. Serviços recentes como o Uber provam que é possível ofertar transporte individual com qualidade e segurança a preços competitivos. Uma pesquisa do Instituto Datafolha, realizada em São Paulo, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e Brasília em novembro de 2015, apontou que 95% dos entrevistados apoiam a continuidade das operações da empresa.¹

No entanto, apesar dos benefícios trazidos por essas plataformas, profissionais dos serviços de táxi pressionam os poderes públicos locais pela sua proibição ou para que haja restrições injustificáveis à sua atuação, por enxergar nesses aplicativos uma ameaça à sua reserva de mercado. A esse respeito, um estudo do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) publicado em dezembro de 2015, concluiu que a entrada do aplicativo Uber no mercado brasileiro não concorreu de forma significativa com o mercado de táxis, mas ao contrário, o complementou ao atender uma demanda reprimida de pessoas que não faziam uso do serviço tradicional.²

Sob um outro prisma, a Consultoria Legislativa do Senado Federal publicou, neste mês de outubro de 2016, o Texto para Discussão nº 212, no qual o autor conclui, com base em dados obtidos na cidade de Nova Iorque – onde o Uber e outros aplicativos operam há mais tempo –, que esses serviços provocaram uma redução nos preços e uma melhoria na qualidade dos serviços de táxi daquela cidade. Afirma o autor que "do ponto de vista do consumidor, o aumento da concorrência é, portanto, salutar, pois estimula a oferta de melhores serviços e a redução de tarifas." ³

De qualquer maneira, sabe-se que segue o conflito em algumas cidades brasileiras entre os taxistas e os profissionais e usuários do Uber. Nesse contexto, é urgente que a legislação se adapte para assegurar a ordem social e dar segurança jurídica às atividades dessas empresas, trabalhadores e usuários. A União, através deste Congresso Nacional, ao estabelecer claramente os objetivos a serem perseguidos na regulamentação desses serviços, estará cumprindo sua atribuição de fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico, prevista no Art. 16, inciso IV, da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Assim, contribuirá para que os ganhos tecnológicos recentes continuem a se converter em melhoria da mobilidade urbana e da qualidade de vida nas cidades brasileiras.

Na mesma senda, a modificação na Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011, que regulamenta a profissão de taxista, é imprescindível para evitar que haja ambiguidade na sua interpretação. É fato que os serviços de transporte

individual fornecidos por agentes privados como a empresa Uber, referidos na emenda como *complementares aos serviços de táxi*, não se confundem com estes e não invadem a esfera privativa de atuação dos taxistas, qual seja, a do transporte público individual. Não obstante, tal realidade não se encontra claramente positivada no atual texto da norma, o que enseja seu aprimoramento.

Ressalte-se que a regulamentação não restritiva desses serviços alinha-se ao princípio da eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte e circulação urbanos, e à diretriz da modicidade da tarifa para o usuário, já expressos no texto vigente da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Um exemplo recente de sucesso na regulamentação do serviço ocorreu em Brasília em agosto deste ano, quando o Governo do Distrito Federal sancionou a Lei Distrital nº 5691/2016, com amplo apoio da população local.

1. Fonte: Folha de São Paulo. Página visitada em 14/10/2016:
<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/02/1739747-78-aprovam-regulamentacao-do-uber-segundo-pesquisa.shtml>
2. Fonte: Valor Econômico. Página visitada em 14/10/2016:
<http://www.valor.com.br/empresas/4356906/cade-conclui-que-uber-nao-concorre-com-aplicativos-de-taxi>
3. Fonte: Consultoria Legislativa do Senado Federal. Página visitada em 17/10/2016:
<https://www12.senado.leg.br/publicacoes/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/textos-para-discussao/td212>

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado PAUDERNEY AVELINO
DEM/AM



EMENDA MODIFICATIVA Nº
(à MPV 748/2016)

Acrescenta-se, ao projeto de lei de conversão da Medida Provisória nº 748/2016, a seguinte redação:

“Art.22º.....
.....

VIII – elaborar plano de contingência para solucionar ou mitigar problemas incidentais, em serviços de transporte público, que possam afetar a mobilidade urbana.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A presente emenda garante a inclusão do planejamento essencial de mobilidade a todos os municípios, tendo em vista o grande crescimento demográfico acima da expectativa condizendo com a realidade do cotidiano. Posto esta fundamentação que se faz de imensa necessidade a repercussão do tema atual como princípio regulador, visando assim a implementação da redação.

O moderno planejamento estratégico, estatal ou privado, comporta, sem exceção, medidas que cuidam dos riscos associados a eventos ou fatos imprevistos, capazes de prejudicar ou paralisar atividades ou serviços.

Os principais meios de locomoção dos brasileiros para ir ao trabalho ou à escola são andar de ônibus ou a pé, segundo levantamento realizado, com

milhares de pessoas em diversos municípios brasileiros. O documento sobre mobilidade urbana, entre 2011 e 2016, demonstra que mais de 47% dos brasileiros adota o ônibus como seu principal meio de locomoção para se deslocar para suas tarefas diárias, como trabalho e estudo.

Os brasileiros que utilizam transporte público de vez em quando, raramente ou nunca atribuem a baixa utilização principalmente a problemas de capilaridade (dificuldade de acesso em sua região) e frequência (26%) e à lentidão e atrasos frequentes (24%). Um em cada dez brasileiros alega que o preço do transporte público é um limitador, e outros 8% alegam que o transporte público é desconfortável – é sujo, cheira mal e está sempre lotado, entre outros.

A atenção com a população é de extrema necessidade, e com este encaminhamento, acrescentando ao Plano Nacional de Mobilidade, não poderia ser diferente a nossa enorme atenção com o cidadão.

No âmbito do transporte público coletivo é ainda mais crucial ter em mãos um roteiro de providências a seguir - e saber colocá-las em curso, vale dizer -, em face de algum problema inesperado, pois o que está em jogo é o bem estar de milhões de cidadãos, dependentes do serviço.

Muito embora a Lei nº 12.587, de 2012 – a chamada Lei de Mobilidade Urbana -, tenha representado um avanço significativo no sentido de consolidar o caráter prioritário do transporte público, faltou-lhe considerar este aspecto que julgamos essencial no trato de qualquer atividade de grande impacto social: o gerenciamento de risco. Nenhum administrador público pode se sentir seguro na condução ou regulação dos serviços de natureza essencial se, surpreendido por eventos que coloquem a prestação desses serviços em risco, não souber como agir de maneira eficaz e expedita para resolver os problemas.

O que se quer, portanto, é que a norma passe a abrigar comando que exija dos órgãos gestores do sistema de mobilidade urbana, em cada município ou região metropolitana, que elaborem plano de contingência, capaz de responder aos impactos negativos decorrentes de eventos súbitos e desastrosos, sejam eles provocados pela natureza ou por pessoas.

Isso posto, solicita-se o apoio a esta iniciativa.

Sala das Sessões, em de de 2016.

Deputado **FELIPE BORNIER**
PROS/RJ



EMENDA MODIFICATIVA Nº
(à MPV 748/2016)

Acrescenta-se, ao projeto de lei de conversão da Medida Provisória nº 748/2016, a seguinte redação:

“Art.23.....
.....

X – Institui por meio eletrônico digital, na internet e aplicativos de aparelhos smartphones, em tempo real, as informações necessárias para os passageiros do transporte público coletivo, visando:

- a) Horários previstos e atuais dos ônibus, metrô e trens.
- b) Localização exata por meio de mapas digitais dos ônibus, metrô e trens.
- c) Prestar informação quanto ao melhor meio de deslocamento entre os pontos desejados.
- d) Prestar informações necessárias das Estações, como: disponibilidade de banheiros, alimentação, guichês, caixas eletrônicas e demais necessidades pontuais. (NR)

JUSTIFICATIVA

A presente emenda garante a inclusão do sistema eletrônico de informação por meio digital, dos horários e locais em que o transporte público se encontra, essencial em todos os municípios. Posto isso compreendo que o direito do usuário de transporte público de ser informado em tempo real da disponibilidade do transporte público para utilização imediata e demais necessidades para o conforto devem ser amparados.

Com o crescimento populacional e as diversas formas de agregar valor à população, estamos motivando o uso do transporte público, pois com a comodidade de saber o horário exato que o ônibus, metrô ou trem vai passar na estação, o usuário se programa melhor para não perder o horário.

Os principais meios de locomoção dos brasileiros para ir ao trabalho ou à escola são andar de ônibus ou a pé, segundo levantamento realizado, com milhares de pessoas em diversos municípios brasileiros. O documento sobre mobilidade urbana, entre 2011 e 2016, demonstra que mais de 47% dos brasileiros adota o ônibus como seu principal meio de locomoção para se deslocar para suas tarefas diárias, como trabalho e estudo.

Os brasileiros que utilizam transporte público de vez em quando, raramente ou nunca atribuem a baixa utilização principalmente a problemas de capilaridade (dificuldade de acesso em sua região) e frequência (26%) e à lentidão e atrasos frequentes (24%). Um em cada dez brasileiros alega que o preço do transporte público é um limitador, e outros 8% alegam que o transporte público é desconfortável – é sujo, cheira mal e está sempre lotado, entre outros.

A atenção com a população é de extrema necessidade, e com este encaminhamento, acrescentando ao Plano Nacional de Mobilidade, não poderia ser diferente a nossa enorme atenção com o cidadão.

Ademais, em pesquisas realizadas, relaciona que o tempo gasto para a espera do deslocamento que induz a população a utilização do transporte particular, pois é mais cômodo.

Pensamos também pela sustentabilidade, pois quando utilizamos o transporte em grupos, conseguimos diminuir a atenção com os engarrafamentos e a poluição da camada de ozônio.

A intenção pela nobre ação, é simples e ocorrerá um enorme impacto coletivo positivo entre todos que utilização e os passarão a utilizar esses meios de transporte coletivo para se deslocarem nas cidades e municípios.

Face à enorme relevância do tema, conto com o apoio dos nobres pares para aprovar esta emenda a medida provisória.

Sala das Sessões, em de de 2016.

Deputado **FELIPE BORNIER**
PROS/RJ



EMENDA MODIFICATIVA Nº
(à MPV 748/2016)

Acrescenta-se, ao projeto de lei de conversão da Medida Provisória nº 748/2016, a seguinte redação:

“Art.03º.....
.....

§ 3º - São infraestruturas de mobilidade urbana:
.....

IV – Pontos para embarque e desembarque de passageiros e de cargas, dotados de cobertura adequada quando destinados a passageiros.
.....” (NR)

“Art.14º.....
.....

III – ser informado nos pontos, devidamente cobertos, de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A presente emenda garante a inclusão de cobertura nas paradas de ônibus, essencial em todos os municípios. Posto isso compreendo que o direito do usuário de transporte público de ser protegido pelas ações climáticas e demais necessidades para seu conforto devem ser amparados.

Essa fundamentação que se faz de imensa necessidade pela repercussão do tema atual como deve ser regulado como princípio gerador da finalidade para a implementação da redação atual.

A definição como direito do usuário do transporte, 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. Entretanto, o texto da Lei em vigor não exige que os pontos de parada de ônibus tenham cobertura adequada, de modo a proteger os usuários do transporte coletivo das condições climáticas adversas.

Os principais meios de locomoção dos brasileiros para ir ao trabalho ou à escola são andar de ônibus ou a pé, segundo levantamento realizado, com milhares de pessoas em diversos municípios brasileiros. O documento sobre mobilidade urbana, entre 2011 e 2016, demonstra que mais de 47% dos brasileiros adota o ônibus como seu principal meio de locomoção para se deslocar para suas tarefas diárias, como trabalho e estudo.

Os brasileiros que utilizam transporte público de vez em quando, raramente ou nunca atribuem a baixa utilização principalmente a problemas de capilaridade (dificuldade de acesso em sua região) e frequência (26%) e à lentidão e atrasos frequentes (24%). Um em cada dez brasileiros alega que o preço do transporte público é um limitador, e outros 8% alegam que o transporte público é desconfortável – é sujo, cheira mal e está sempre lotado, entre outros.

A atenção com a população é de extrema necessidade, e com este encaminhamento, acrescentando ao Plano Nacional de Mobilidade, não poderia ser diferente a nossa enorme atenção com o cidadão.

Diante disso, o que se vê no País é a instalação de pontos de ônibus apenas com a placa sinalizadora de parada, sem qualquer tipo de infraestrutura

que possa garantir um mínimo de conforto aos passageiros dos veículos de transporte urbano.

Portanto, o que queremos com esta emenda é exigir que as paradas de ônibus não sejam simplesmente demarcadas ao longo das vias, mas que sejam dotadas de, pelo menos, uma cobertura capaz de proteger os usuários do sol e da chuva.

Para tanto, estamos propondo alterações nos dispositivos da Lei da Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/12), que trata dessa questão, de forma que os pontos de parada dos veículos coletivos sejam implantados com cobertura adequada.

Importante salientar, que o art. 24 da mesma Lei determina que as cidades com mais de 20.000 habitantes elaborem o plano municipal de mobilidade urbana, onde devem estar previstas as infraestruturas necessárias para o funcionamento do sistema, inclusive os pontos de embarque e desembarque do transporte coletivo, que passarão a ser obrigatoriamente cobertos.

Pela relevância da matéria, esperamos o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões, em de de 2016.

Deputado **FELIPE BORNIER**
PROS/RJ



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 748

00006 ETIQUETA

DATA
18/10/2016

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 748, de 2016

AUTOR
MÁRIO HERINGER

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 (X) MODIFICATIVA 4 () ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO
1º

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Dê-se ao art. 1º da Medida Provisória nº 748, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 1º.

“Art. 18.

V – zelar pelo cumprimento dos direitos de que trata o art. 14 desta Lei.

VI – assegurar oferta de veículos adaptados ao transporte de cadeirantes e outros usuários com necessidades especiais e mobilidade reduzida, cujo itinerário contemple hospitais, unidades de pronto atendimento e centros de tratamento e reabilitação de pessoas com deficiência, quando houver” (NR).

“Art. 24.

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

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

§ 5º Encerrado o prazo a que se refere o § 4º, os Municípios ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à

exigência estabelecida nesta Lei.” (NR)”

JUSTIFICATIVA

O inciso III do art. 14 da Lei nº 12.587, de 2012, determina que é direito do usuário do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana “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”. Todavia, qualquer usuário de transporte público urbano no Brasil, sobretudo de ônibus municipal, sabe que esse é um direito que só existe no papel. Raros são os municípios em que algumas dessas informações são prestadas aos usuários na forma da Lei. Esse e outros direitos assegurados pelo art. 14 da citada Lei transformam-se em letra morta, a nosso ver, pela ausência de identificação do agente responsável por assegurar seu cumprimento. Identificar esse agente é, pois, o que pretendemos fazer, no caso dos municípios, com a presente emenda.

Outro objetivo de nossa emenda é atribuir aos municípios a obrigação de garantir a oferta de transporte adaptado em itinerários que contemplem hospitais, unidades de pronto atendimento e centros de tratamento e reabilitação de pessoas com deficiência, de modo a assegurar a mobilidade desse público especial aos serviços de saúde de que costumam necessitar cotidianamente.

Brasília, 18 de outubro de 2016.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 748

00007 ETIQUETA

DATA
18/10/2016

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 748, de 2016

AUTOR
MÁRIO HERINGER

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 (X) MODIFICATIVA 4 () ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO
1º

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Dê-se ao art. 1º da Medida Provisória nº 748, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 1º.

“Art. 22.

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

.....” (NR)

“Art. 24.

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

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

§ 5º Encerrado o prazo a que se refere o § 4º, os Municípios ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência estabelecida nesta Lei.” (NR)”

JUSTIFICATIVA

Nossa emenda visa a incluir a questão da acessibilidade nas atribuições dos órgãos gestores dos entes federados.

Brasília, 18 de outubro de 2016.



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 748

00008 ETIQUETA

DATA
18/10/2016

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 748, de 2016

AUTOR
MÁRIO HERINGER

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 (X) MODIFICATIVA 4 () ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO
1º

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Dê-se ao art. 1º da Medida Provisória nº 748, de 2016, a seguinte redação:

“Art. 1º.

“Art. 10.

I – fixação de metas de qualidade, **segurança, conforto, acessibilidade, higiene** e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

.....”(NR)

“Art. 24.

.....

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

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

§ 5º Encerrado o prazo a que se refere o § 4º, os Municípios ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência estabelecida nesta Lei.” (NR)”

JUSTIFICATIVA

Nossa emenda tem por escopo registrar em legislação federal a necessidade de consideração aos aspectos de segurança, conforto, acessibilidade e higiene na contratação dos serviços de transporte coletivo pelos governos municipais, de modo a evitar recusas das empresas contratadas nesse sentido, ainda que exigido nos editais de licitação. Em nossa opinião, é fundamental que esses aspectos sejam reconhecidos como essenciais à prestação dos serviços de transporte público coletivo em todo o território nacional, razão pela qual os mesmos devem constar do texto da Lei.

Brasília, 18 de outubro de 2016.

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 748, DE 11 DE OUTUBRO
DE 2016

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 748, DE 11 DE OUTUBRO DE 2016
(DO SR. GIUSEPPE VECCI)

Altera a Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro
de 2012, que institui as Diretrizes da
Política Nacional de Mobilidade
Urbana.

EMENDA N.º

Dê-se ao art. 1º da Medida Provisória a seguinte redação:

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

‘Art. 22.....

*III - implantar a política tarifária, visando à
integração dos modos de transporte público;*

.....’ (NR)

‘Art. 24.

*V - a integração física, tarifária e operacional dos
modos de transporte público e destes com os privados e
os não motorizados;*

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

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

§ 5º Encerrado o prazo a que se refere o § 4º, os Municípios ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência estabelecida nesta Lei.’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A integração tarifária dos modos de transporte público é diretriz presente na Lei nº 12.587, de 2012, a “Lei de Mobilidade Urbana”. O legislador federal, atento à experiência internacional de se integrar as modalidades de transporte público nas cidades, de sorte a facilitar e baratear o deslocamento das pessoas, insculpiu no art. 8º o seguinte:

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

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

Malgrado a fixação dessa diretriz, pouco se avançou no sentido da integração tarifária. Mesmo grandes municípios continuam ignorando ou tendo muita dificuldade de levar a cabo tal experiência. É fato que existem problemas operacionais e jurídicos complexos, que precisam ser resolvidos para se colocar em marcha a integração tarifária. Contudo, parece-nos que a dificuldade para a implementação da medida não decorre tão somente desses obstáculos, mas da falta de um comando mais contundente no seio da própria lei, que obrigue o gestor, verdadeiramente, a trabalhar pela integração.

Nossa emenda tenta corrigir essa imperfeição. Considerando que o Plano de Mobilidade Urbana é instrumento essencial de planejamento e gestão, é importante que nele se cuide da sistemática de integração tarifária, de forma explícita. É o que se propõe aqui.

Além disso, sugerimos outra modificação na norma: ao tratar das atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos

respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana (art. 22), acreditamos que a Lei nº 12.587, de 2012, peca ao não evidenciar a necessidade de a política tarifária ser concebida de forma a concretizar aquela diretriz que determina a integração (art. 8º). Tentamos com a presente emenda, assim, deixar claro que a integração tarifária dos modos de transporte público não deve ser pensada à parte, mas na própria concepção da política tarifária.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado **GIUSEPPE VECCI**



**MPV 748
00010**

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador PASTOR VALADARES

EMENDA nº - CM
(à MPV nº 748, de 2016)

Inclua-se na Medida Provisória nº 748, de 13 de outubro de 2016, um artigo com a seguinte redação:

Art. ____ - O artigo 22 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido de um parágrafo único com a seguinte redação:

Art.22 -

Parágrafo único – no cumprimento do teor do inciso VII, o poder público poderá estabelecer sanções administrativas de retenção, apreensão, recolhimento e multas.

JUSTIFICAÇÃO

Neste ano de 2016, com o agravamento da crise financeira no Brasil, tem se constatado em alguns municípios brasileiros o reaparecimento do transporte ilegal de passageiros, mais conhecido como transporte clandestino.

Esse tipo de transporte é constituído por proprietários individuais que atuam com veículos não projetados para este fim em horários e linhas por eles estabelecidos, geralmente de maior fluxo de passageiros e rentabilidade. Em uma disputa predatória com o sistema de transporte público legalizado, colocando em risco de vida os usuários transportados.

Não podemos ignorar que esses transportadores clandestinos vendem a falsa ideia de um transporte seguro, confortável e rápido aos seus inocentes usuários, e camuflam a triste realidade de um número crescente de acidentes de trânsito e vítimas envolvendo esta modalidade, contribuindo diretamente para o aumento das estatísticas de mortos em acidentes de trânsito no Brasil.



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador PASTOR VALADARES

Dessa forma, a presente proposta visa proporcionar sanções administrativas, as quais já são eficazes na legislação de trânsito e em alguns regulamentos de transporte público, visando uma fiscalização mais eficaz na repressão ao transporte clandestino de passageiros.

Assim, dentro das diretrizes e princípios que embasam a mobilidade urbana expressa na Lei nº 12.587, de 2012, a presente emenda proporcionará uma maior segurança para as pessoas que procuram locomover-se dentro dos municípios brasileiros.

Sala da Comissão,

Senador **PASTOR VALADARES**
(PDT-RO)



MPV 748
00011

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador PASTOR VALADARES

EMENDA nº - CM
(à MPV nº 748, de 2016)

Inclua-se na Medida Provisória nº 748, de 13 de outubro de 2016, um artigo com a seguinte redação:

Art. ____ - O artigo 13 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“ 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, inclusive no cumprimento da atribuição expressa no inciso VII do artigo 22.”

JUSTIFICAÇÃO

A Lei 12.587, de 2012, mais conhecida como a Lei de Mobilidade Urbana, tem proporcionado o acesso universal à cidade, estabelecendo as condições para os deslocamentos das pessoas e bens. Essas condições estão relacionadas ao desenvolvimento urbano e à melhoria do transporte público.

Apesar do alcance da lei, tem se observado com o agravamento da crise financeira no Brasil, o reaparecimento do transporte ilegal de passageiros, mais conhecido como transporte clandestino.

O transporte ilegal de passageiros é basicamente constituído por proprietários individuais que atuam com veículos não projetados para este fim em horários e linhas por eles estabelecidos, geralmente de maior fluxo de passageiros e rentabilidade. Em uma disputa predatória com o sistema de transporte público legalizado, estes transportadores colocam em risco de vida os usuários transportados.

A verdade é que os transportadores clandestinos vendem a falsa ideia de um transporte seguro, confortável e rápido aos seus inocentes usuários, e camuflam a triste realidade de um número crescente de acidentes de trânsito e vítimas envolvendo esta modalidade, contribuindo diretamente para o aumento das estatísticas de mortos em acidentes de trânsito no Brasil,



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador PASTOR VALADARES

Esses veículos clandestinos, além de transportarem passageiros em excesso e sem qualquer segurança, encontram-se, na sua grande maioria, em péssimo estado de conservação, e para agravar a situação, são conduzidos por pessoas sem a devida habilitação, o que certamente estão mais propensos a se envolverem em acidentes de trânsito.

Assim, a presente proposta visa tornar mais objetiva a fiscalização do poder público com relação a este tipo de ilegalidade prevista no artigo 22, principalmente com apoio da União e dos Estados, visando proporcionar uma maior segurança para as pessoas que procuram se locomover dentro dos municípios brasileiros.

Sala da Comissão,

Senador **PASTOR VALADARES**
(PDT-RO)



MPV 748
00012

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador PASTOR VALADARES

EMENDA nº - CM
(à MPV nº 748, de 2016)

Inclua-se na Medida Provisória nº 748, de 13 de outubro de 2016, um artigo com a seguinte redação:

Art. ____ - Os incisos VI, VII e VIII do artigo 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º - Para fins desta lei, considera-se:

.....

.....

VI - transporte público coletivo urbano: serviço público de transporte coletivo de passageiros prestado nos limites geográficos do Município 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 previamente identificada para fins de controle e fiscalização.

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei 12.587, de 2012, mais conhecida como a Lei de Mobilidade Urbana, tem proporcionado o acesso universal à cidade, estabelecendo as condições para os deslocamentos das pessoas e bens. Essas condições estão relacionadas ao desenvolvimento urbano e à melhoria do transporte público.



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador PASTOR VALADARES

É importante lembrar que os deslocamentos das pessoas são permeados por dois conceitos básicos, a mobilidade e a acessibilidade, os quais estão diretamente relacionados ao direito constitucional de ir e vir.

Em 2015, o Congresso Nacional promulgou a Emenda Constitucional 90, que incluiu no rol dos direitos sociais o transporte. Essa pequena alteração na Constituição Federal poderá contribuir para uma mudança significativa na mobilidade urbana de todo brasileiro, permitindo que o transporte público coletivo de passageiros realizados nas cidades seja, finalmente, objeto de uma política pública específica como ocorre para outros direitos sociais, como a educação e a saúde.

Diante da importância dessa legislação, identificamos a necessidade de revisar a definição de três conceitos estabelecidos na lei visando torná-los mais claros e objetivos.

O primeiro visa a inclusão da palavra “*urbano*” na conceituação expressa no inciso VI do artigo 4º, cujo objetivo é adequá-lo a definição desse tipo de transporte público coletivo, bem como explicar que esse transporte é ofertado dentro dos limites geográficos do município.

A segunda proposta visa incluir a conceituação “*demanda previamente identificada para fins de controle e fiscalização*”, cujo objetivo é exigir que o serviço de transporte privado coletivo, mais conhecido como “fretamento” disponha da lista de passageiros transportados, visando um controle mais apurado por parte das autoridades públicas, como isso dar maior segurança as pessoas que utilizam este meio de transporte.

A última proposta visa adequar o conceito do inciso VIII do artigo 4º a alteração introduzida nos artigos 12 e 12-A, promovidas pela Lei 12.865, de 2013, a qual classificou os táxis, como serviço de utilidade pública.

Assim a presente proposta visa melhorar a redação da Lei de Mobilidade Urbana, facilitando o seu cumprimento por toda a sociedade.

Sala da Comissão,

Senador **PASTOR VALADARES**
(PDT-RO)



**MPV 748
00013**

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador PASTOR VALADARES

**EMENDA nº - CM
(à MPV nº 748, de 2016)**

Inclua-se na Medida Provisória nº 748, de 13 de outubro de 2016, um artigo com a seguinte redação:

“Art. ____ - O artigo 7º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido do inciso VI com a seguinte redação:

“VI – proporcionar o serviço de transporte público coletivo adequado aos usuários, mediante condições de universalidade, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia e modicidade das tarifas.

JUSTIFICAÇÃO

É importante lembrar que os serviços públicos são fundamentais para a qualidade de vida dos cidadãos, principalmente o transporte público coletivo, definido como “*essencial*” pela Constituição Federal (art. 30, inciso V), o qual tem a missão de garantir os deslocamentos de milhões de brasileiros, ou seja, o direito constitucional de ir e vir (art. 5º, inciso XV).

Apesar da sua importância destacada na Constituição Cidadã para mobilidade diária de todo brasileiro, este serviço público não foi priorizado nas últimas décadas o que resultou em um cenário negativo para todos nós nas cidades, que pudemos presenciar o aumento significativo da imobilidade gerado pela falta de investimentos no transporte público e pelos grandes congestionamentos de trânsito, decorrentes do aumento considerável da frota de automóveis e motocicletas, face aos incentivos para sua aquisição, como financiamentos com custo baixo e prazos extensos.

Esses fatos comprometeram diretamente a qualidade de vida dos cidadãos e, os seus deslocamentos diários. É importante lembrar que os deslocamentos das pessoas são permeados por dois conceitos básicos, a mobilidade e a acessibilidade. O primeiro refere-se a capacidade das pessoas de se deslocarem nas cidades visando a execução de suas atividades. Já a acessibilidade é a possibilidade de atingir os destinos desejados.



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador PASTOR VALADARES

Assim, é importante garantir que o Plano Nacional de Mobilidade Urbana tenha como um dos seus objetivos proporcionar um serviço adequado no transporte público coletivo à todos os usuários, mediante condicionantes básicas de todo serviço público, conforme previsto na Lei nº 8.987, de 1995, mais conhecida como a Lei das Concessões.

Dessa forma, entendemos que a presente proposta de emenda trará melhorias para milhões de brasileiros que dependem de transporte público nos seus deslocamentos diários.

Sala da Comissão,

Senador **PASTOR VALADARES**
(PDT-RO)

**MPV 748****00014**

EMENDA Nº

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA

19 / 10 / 2016

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 748, DE 2016

TIPO

1 ☐ SUPRESSIVA 2 ☐ AGLUTINATIVA 3 ☐ SUBSTITUTIVA 4 ☐ MODIFICATIVA 5 ☒ ADITIVA

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADA JÔ MORAES	PCdoB	MG	01/01

EMENDA ADITIVA

Inclua-se no Art. 1º da Medida Provisória nº 748/2016 que altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a seguinte redação:

.....

“Art. 14º

.....

V – fica assegurada a reserva de espaços exclusivos para mulheres no transporte público coletivo urbano ou de caráter urbano sobre trilhos, de acordo com regulamentação do poder competente.”

JUSTIFICATIVA

Infelizmente, as mulheres brasileiras são vítimas de assédio e abusos no transporte coletivo urbano do País. Para minimizar este problema, propomos que sejam reservados vagões especiais para mulheres nos sistemas metroviários e ferroviários brasileiros.

19 / 10 / 2016
DATA_____
ASSINATURA



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição Medida Provisória nº 748, de 2016.
-------------	--

Autor Dep. JOSÉ CARLOS ALELUIA – Democratas/BA	Nº do prontuário
---	-------------------------

1 Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutiva global
---------------------	------------------------	------------------------	-------------------	-------------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
---------------	---------------	------------------	---------------	---------------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, onde couber, no Projeto de Lei de Conversão da Medida Provisória nº 748, de 11 de outubro de 2016, o seguinte dispositivo:

Art. ____ O art. 10 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 10
.....

§ 1º 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.

§ 2º Nos casos em que houver pagamento de subsídios tarifários na forma desta Lei, poderão ser utilizados os mecanismos de garantia de adimplemento previstos no art. 8º da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O regime jurídico dos serviços públicos predica a observância a alguns deveres específicos, quais sejam, universalização, continuidade e modicidade tarifária. Referidas obrigações dão uniformidade ao conceito de serviço público e suas modulações definem, inclusive, a feição do mercado no qual serão explorados os serviços.

É interessante notar, porém, que essas obrigações não são, de forma alguma, simples de serem alcançadas. Ao contrário, é possível observar até mesmo potenciais conflitos decorrentes da sua observância, como ocorre com a universalização e a modicidade tarifária, por exemplo. Afinal, para garantir a fruição dos serviços públicos pelo máximo de pessoas

possível, de um ponto de vista socioeconômico, é necessário manter tarifas a níveis mais baixos; por outro lado, a garantia de universalização de um ponto de vista geográfico-espacial implica maiores custos para a prestação de serviços e, à primeira vista, tarifas mais caras.

É notório ao afirmar que é imprescindível a definição de modelagens adequadas para tornar viáveis e sustentáveis os serviços públicos vis-à-vis a possibilidade de sua plena fruição por todos os cidadãos.

Especificamente com relação aos serviços públicos de transporte coletivo, a consequência natural dessa premissa é o reconhecimento da dificuldade de custeio dos serviços exclusivamente pelas tarifas advindas dos pagamentos feitos pelos usuários. A previsão de subsídios passa a ser, em parte significativa dos casos, relevante ao desenvolvimento das atividades concedidas.

Nesse sentido, importa mencionar que a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana traz alguns dispositivos de grande importância ao desenvolvimento do setor, ao prever expressamente a possibilidade de adoção de subsídios tarifários. São os artigos 9º e 10, da referida lei, que derogam expressamente a lógica de contraprestação exclusiva dos usuários pelos serviços fruídos nas concessões comuns, conforme a generalidade dos contratos previstos na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 (“Lei das Concessões”).

Entretanto, a adoção de subsídios não é uma solução *per se*. Ao contrário, é medida que cria novo risco para os concessionários – o risco de pagamento da Administração – e, por isso, precisa vir acompanhada de mecanismos de garantia adequados. É o que se vê na Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004 (“Lei das PPPs”). Ao mesmo tempo em que esta lei prevê expressamente modalidades de concessões que envolvem o pagamento de contraprestação pecuniária pela Administração, traz também um robusto sistema de garantias a serem prestadas pelo Poder Concedente, como forma de assegurar o adimplemento deste com suas obrigações.

Para as concessões comuns, porém, não há previsão de um sistema adequado de garantias. Os concessionários cujos contratos se submetem à lógica da Lei das Concessões, ainda que tenham subsídios instituídos para assegurar a viabilidade dos serviços, não possuem os meios necessários para assegurar a própria estabilidade dos contratos.

Como consequência, não raro são vistas concessões em curso com longas e custosas discussões – inclusive judiciais – sobre os pagamentos de subsídios. Cria-se um imbróglia praticamente insolúvel, que coloca o concessionário entre a impossibilidade de interromper o serviço por seu dever de continuidade e a própria subsistência de seu negócio.

Pelo exposto, considero salutar a inclusão na Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana de dispositivo que institua um sistema de garantias aplicável às contratações de serviços de transporte público coletivo de maneira mais ampla, ainda que não modelados como PPP, na forma da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004.

PARLAMENTAR

EMENDA nº - CM

(à MPV nº 748, de 2016)

Inclua-se na Medida Provisória nº 748, de 13 de outubro de 2016, um artigo com a seguinte redação:

Art. ____ - Os artigos 9º e 10 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 9º - O regime econômico e financeiro da concessão, da permissão e da concessão patrocinada 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.

.....
Art. 10 -

III – repartição dos riscos entre as partes, inclusive os referentes a caso fortuito, força maior, fato príncipe e álea econômica extraordinária;

.....
VI – caracterização da inadimplência do poder concedente, os modos e o prazo de regularização e, quando houver, a forma de acionamento da garantia.

§ 1º - 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.

§ 2º - Para instituição do subsídio tarifário conforme previsto no parágrafo anterior serão utilizadas as garantias expressas no artigo 8º da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, pelo poder público responsável pela contratação visando assegurar a regularidade e a continuidade da subvenção pública estabelecida.”

Justificativa

A Lei 12.587, de 2012 é um marco na legislação brasileira, principalmente ao estabelecer princípios, diretrizes e normas visando a melhoria da mobilidade das pessoas nas cidades brasileiras, principalmente na utilização do transporte público coletivo.

A atual legislação admite que a delegação dos serviços de transporte público coletivo pelo poder público à iniciativa privada seja realizada mediante os instrumentos contratuais da concessão e permissão.

Com o crescimento e o desenvolvimento das cidades tem se observado a necessidade de melhorar o planejamento urbano, trazendo reflexos significativos nos serviços de transporte público coletivo.

Esses reflexos traduzem na otimização das redes de transporte do município, e por muitas vezes a ampliação da oferta ou a diferenciação do serviço disponibilizado à população, inclusive em níveis diferenciados, como é caso da adoção de sistemas de Bus Rapid Transist (BRT) em algumas capitais brasileiras.

As mudanças neste cenário do transporte público coletivo nas cidades, exige que a delegação do poder público aos concessionários seja realizada por instrumentos contratuais mais adequados, que sejam mais eficientes e disponham claramente os direitos e obrigações das partes envolvidas.

Assim há necessidade que atual legislação seja adequada a esta nova realidade que está ocorrendo no transporte público coletivo nas cidades, adotando o instrumento contratual da “*concessão patrocinada*”.

Este tipo de concessão permite uma contraprestação do parceiro público ao parceiro privado na composição da tarifa paga pelo usuário, conforme previsto na Lei nº 11.979, de 30 de dezembro de 2004.

Para que o poder público adote esta modalidade de contratação, é necessário que sejam observadas algumas diretrizes a respeito, as quais estão sendo propostas para inclusão no artigo 10.

Por fim, torna-se necessário estabelecer o cumprimento de garantias no caso de subsidio tarifário, visando manter a continuidade e regularidade do recurso financeiro alocado, evitando qualquer contra tempo que possa prejudicar os usuários do sistema de transporte público.

Sala da Comissão,

Deputado Federal MAURO LOPES
(PMDB-MG)

EMENDA nº - CM

(à MPV nº 748, de 2016)

Inclua-se na Medida Provisória nº 748, de 13 de outubro de 2016, um artigo com a seguinte redação:

Art. ____ - O parágrafo 2º do artigo 8º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º -

§ 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 e melhorar o atendimento dos usuários idosos para o acesso ao benefício da gratuidade, na habilitação e identificação, conforme previsto no parágrafo 1º do artigo 39 da lei 10.741, de 1º de outubro de 2003.

Justificativa

A Lei 12.587, de 2012 é um marco na legislação brasileira, principalmente ao estabelecer princípios, diretrizes e normas visando a melhoria da mobilidade das pessoas nas cidades brasileiras, principalmente na utilização do transporte público coletivo, porém há necessidade de revisar a citada legislação visando adequá-la a realidade enfrentada pelos usuários.

O Estatuto do Idoso regulamentou o benefício da gratuidade no transporte público coletivo para os maiores de 65 anos, conforme previsto no artigo 230 da Constituição Federal.

Com passar dos anos, tem se observado interpretações dúbias na aplicabilidade o citado dispositivo legal, com relação a comprovação da condição de idoso para fazer jus ao benefício da gratuidade, conforme previsto no parágrafo 1º do artigo 39.

A atual redação do parágrafo 1º dispõe que o idoso apresente qualquer documento pessoal que faça prova de sua idade. Contudo, não disciplina a quem o beneficiário deverá comprovar a sua idade para utilização do seu direito.

Esta lacuna na lei tem gerado muitos conflitos desnecessários no exercício da gratuidade dos idosos nos sistemas de transporte público de algumas cidades, face prerrogativa do poder público local em regulamentar o serviço (Art. 30, inciso V da CF), estabelecendo todos os procedimentos para utilização deste serviço público, inclusive para o exercício da gratuidade.

Assim há necessidade de melhorar o atendimento dos idosos para o exercício da gratuidade nos serviços transporte público coletivo de passageiros dentro da legislação específica ao assunto, ou seja, na Lei nº 12.587, de 2012, e encerrar por vez qualquer questionamento sobre este direito justo e cristalino de milhões de cidadãos brasileiros.

Sala da Comissão,

Deputado Federal MAURO LOPES
(PMDB-MG)

EMENDA nº - CM

(à MPV nº 748, de 2016)

Inclua-se na Medida Provisória nº 748, de 13 de outubro de 2016, um artigo com a seguinte redação:

Art. ____ - O artigo 9º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido do parágrafo 13, com a seguinte redação:

“Art. 9º -

.....”

§ 13 – O poder público incentivará o usuário na utilização de créditos eletrônicos tarifários nos serviços de transporte público coletivo como forma de modernizar o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e melhorar as condições de segurança dos usuários e dos empregados neste serviço público.”

Justificativa

A Lei 12.587, de 2012 é um marco na legislação brasileira, principalmente ao estabelecer princípios, diretrizes e normas visando a melhoria da mobilidade das pessoas nas cidades brasileiras, principalmente na utilização do transporte público coletivo.

Nos últimos anos, tem se presenciado a adoção de novas tecnologias nos sistemas de transporte público coletivo das cidades, como o pagamento da tarifa por meio de créditos eletrônicos inseridos em cartões com “chips”.

Essa nova tecnologia proporciona maior segurança, transparência e controle do poder público responsável sobre o sistema de transporte público coletivo de passageiros.

Os ganhos com esta tecnologia são visíveis para todos, principalmente para os usuários do serviço que se beneficiam com as facilidades como a redução no tempo de embarque e maior segurança no pagamento da tarifa com o cartão, pois na ocorrência de roubo ou perda, o cartão eletrônico da tarifa é bloqueado.

A automação do pagamento da tarifa mediante créditos eletrônicos em cartões tem contribuído eficazmente na redução do número de assaltos no interior dos veículos, preservando a vida dos usuários e dos trabalhadores como o motorista e o cobrador.

Assim, cabe ao poder público local incentivar a população de usuários a utilização do cartão eletrônico para o pagamento da tarifa do transporte público coletivo da sua cidade.

Sala da Comissão,

**Deputado Federal MAURO LOPES
(PMDB-MG)**

EMENDA nº - CM

(à MPV nº 748, de 2016)

Inclua-se na Medida Provisória nº 748, de 13 de outubro de 2016, um artigo com a seguinte redação:

Art. ____ - O artigo 8º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido do inciso X, e dos parágrafos 4º e 5º, com as seguintes redações:

“Art. 8º -

X – financiamento de benefícios tarifários com recursos específicos extra tarifários.

§ 4º - A concessão de novos 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. (NR)

§ 5º - A União, Estados, Municípios e Distrito Federal promoverão até no máximo 31 de dezembro de 2022, a revisão dos atuais benefícios tarifários concedidos as classes de usuários nos serviços de transporte público coletivo e a definição da fonte de custeio de recursos orçamentários para esses benefícios, visando adequar a diretriz expressa no inciso X e o teor do § 4º.

Justificativa

A Lei 12.587, de 2012 é um marco na legislação brasileira, principalmente ao estabelecer princípios, diretrizes e normas visando a melhoria da mobilidade das pessoas nas cidades brasileiras, principalmente na utilização do transporte público coletivo.

Os serviços de transporte público coletivo nas cidades é um serviço essencial para os deslocamentos das pessoas, principalmente, para as classes menos favorecidas da sociedade, ou seja, milhões brasileiros o utilizam diariamente para suas necessidades e interesses.

Apesar disso, o ano de 2016 está sendo marcado por uma forte crise econômica no Brasil que tem prejudicado a capacidade financeira de toda a população e trazendo resultados graves, como o desemprego para 12 milhões de brasileiros.

Assim, devemos buscar uma solução para baratear o custo da tarifa paga pelo usuário, principalmente neste momento de crise econômica.

Um dos fatores que mais oneram o custo da tarifa são os benefícios tarifários, mais conhecido como gratuidades, concedidos a determinadas categorias de usuários dos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano.

A equação da gratuidade é prejudicial ao usuário. O entendimento dessa conta é simples, a passagem do transporte público é o resultado do custo do serviço dividido pelo número de usuários pagantes. Assim quanto maior o número de usuários beneficiados pela gratuidade, menor será o número de pagantes e conseqüentemente, maior vai ser o valor da tarifa.

Para cada um real gasto com passagem de ônibus, 19 centavos, em média no Brasil, são destinados ao custeio dessas gratuidades. Existem casos, como Porto Alegre (RS), em que 26 centavos da tarifa pago pelo usuário é destinado a cobertura das gratuidades.

Na verdade estamos vivendo uma grande injustiça social onde pessoas menos favorecidas da sociedade e que utilizam o transporte público todos os dias são obrigadas a financiar uma política de assistência social.

Toda medida assistencial que vise amparar os mais necessitados da sociedade deve ser custeada por todos, mediante pagamento de tributos, ou com recursos do orçamento público, como prevê os artigos 194 e 195 da Constituição Federal, não podendo se imputado apenas à uma parcela da população, no caso, os demais usuários dos serviços de transporte público.

Se verificarmos mais uma vez a Constituição Federal, vamos observar que “*assistência social deve ser prestada para aquele que dela necessitar*” (Art. 203) e como faz parte da seguridade social, medidas de assistência social devem ser financiadas pelo orçamento público (Art. 195).

Assim a presente emenda visa estabelecer que a concessão de novos benefícios tarifários para determinadas classes de usuários sejam custeados com recursos financeiros previsto em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do transporte público coletivo urbano.

Além disso, estabelece que os entes federativos, União, Estados, Municípios e Distrito Federal realizarão uma revisão das atuais gratuidades no prazo até o final de 2022.

Dessa forma, acreditamos que a presente proposta de emenda possa amenizar os efeitos da crise econômica que abateu milhões de brasileiros na utilização dos serviços de transporte público de suas cidades.

Sala da Comissão,

Deputado Federal MAURO LOPES
(PMDB-MG)



Congresso Nacional

MEDIDA PROVISÓRIA Nº. 748, DE 11 DE OUTUBRO DE 2016

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

APRESENTAÇÃO DE EMENDA ADITIVA

Inclua-se, onde couber, no artigo 1º. da Medida Provisória nº 748, de 11 de outubro de 2016, o seguinte dispositivo:

“CAPÍTULO I-A

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DO TRANSPORTE CICLOVIÁRIO

Art. 7º A O transporte cicloviário é uma modalidade de transporte regular individual, para a qual fica obrigada a previsão de uma rede de ciclovias ou ciclofaixas em projetos e obras de construção, ampliação ou adequação do sistema viário urbano, assim como a implementação da infraestrutura de apoio correspondente, na forma de bicicletários, paraciclos e sinalização.

Parágrafo único. Excetuam-se da obrigação prevista no caput, desde que atestadas por estudo técnico:

I – áreas de cidades com relevo acidentado, impróprias ao uso de bicicleta;

II – vias e obras de arte, cuja localização, característica histórica, função na hierarquia viária e dimensões impeçam obras para seu compartilhamento com os demais veículos”



Congresso Nacional

JUSTIFICATIVA

O transporte ciclovário vem assumindo postos cada vez mais relevantes na vida das pessoas e das cidades brasileiras. Uma recente pesquisa da Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicleta (2015) indicou os múltiplos motivos do uso da bicicleta - 88,1% dos ciclistas utilizam o veículo para ir ao trabalho; 30,5%, para ir à escola/faculdade; 59,2% utilizam a bicicleta para fazer compras; e 76%, para atividades de lazer.

Entretanto, o transporte ciclovário ainda não tem a devida visibilidade na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Com o intuito de corrigir esta distorção e adequar a Política Nacional de Mobilidade Urbana à realidade das cidades, a presente emenda inclui na legislação capítulo que institui diretrizes para a regulação do transporte ciclovário.

A ideia é situar o transporte ciclovário como modalidade de transporte regular individual e indicar a obrigatoriedade da previsão de rede de ciclovias ou ciclofaixas no sistema viário urbano, com sua respectiva infraestrutura de apoio – bicicletários, paraciclos e sinalização. A proposta considera a existência de cidades com relevo acidentado e as exclui desta obrigatoriedade. Também exclui da obrigatoriedade as vias e obras de arte que apresentem características que tornem impossível a realização de obras para viabilizar o uso compartilhado do espaço.

Dep. João Paulo Papa
PSDB/SP



Congresso Nacional

MEDIDA PROVISÓRIA Nº. 748, DE 11 DE OUTUBRO DE 2016

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

APRESENTAÇÃO DE EMENDA ADITIVA

Inclua-se, onde couber, no artigo 1º. da Medida Provisória nº 748, de 11 de outubro de 2016, o seguinte dispositivo:

“Art. 4º.

VIII – transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, incluindo bicicletas públicas de uso compartilhado, para a realização de viagens individualizadas”.

JUSTIFICATIVA

O transporte cicloviário vem assumindo postos cada vez mais relevantes na vida das pessoas e das cidades brasileiras. Uma recente pesquisa da Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicleta (2015) indicou os múltiplos motivos do uso da bicicleta - 88,1% dos ciclistas utilizam o veículo para ir ao trabalho; 30,5%, para ir à escola/faculdade; 59,2% utilizam a bicicleta para fazer compras; e 76%, para atividades de lazer.

Entretanto, o transporte cicloviário ainda não tem a devida visibilidade na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Com o intuito de corrigir esta distorção, aprimorar e modernizar a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a presente emenda acrescenta as bicicletas públicas de uso compartilhado na definição de transporte público individual.

Dep. João Paulo Papa
PSDB/SP



Congresso Nacional

MEDIDA PROVISÓRIA Nº. 748, DE 11 DE OUTUBRO DE 2016

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

APRESENTAÇÃO DE EMENDA ADITIVA

Inclua-se, onde couber, no artigo 1º. da Medida Provisória nº. 748, de 11 de outubro de 2016, o seguinte dispositivo:

“Art. 3º.

§ 3º.

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

II – estacionamentos, incluindo bicicletários e paraciclos”.

JUSTIFICATIVA

O transporte cicloviário vem assumindo postos cada vez mais relevantes na vida das pessoas e das cidades brasileiras. Uma recente pesquisa da Parceria Nacional pela Mobilidade por Bicicleta (2015) indicou os múltiplos motivos do uso da bicicleta - 88,1% dos ciclistas utilizam o veículo para ir ao trabalho; 30,5%, para ir à escola/faculdade; 59,2% utilizam a bicicleta para fazer compras; e 76%, para atividades de lazer.

Entretanto, o transporte cicloviário ainda não tem a devida visibilidade na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Com o intuito de corrigir esta distorção e aprimorar a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a presente emenda inclui, no âmbito das infraestruturas de mobilidade urbana, as ciclofaixas, os bicicletários e os paraciclos.

Dep. João Paulo Papa
PSDB/SP



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 748
00023

1. ETIQUETA

2. data 19.10.2016	3. proposição MEDIDA PROVISÓRIA nº 748 de 2016
-----------------------	--

4. autor DEPUTADO HUGO LEAL	5. n.º do prontuário 306
---------------------------------------	-----------------------------

1. ☐ Supressiva	2. ☐ substitutiva	3. ☐ modificativa	4. ☒ X aditiva	5. ☐ Substitutivo global
--	--	--	--	---

7. página	8. artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
-----------	-----------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se na Medida Provisória nº 748, de 13 de outubro de 2016, um artigo com a seguinte redação:

“Art. ____ - Os incisos VI, VII e VIII do artigo 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º - Para fins desta lei, considera-se:

.....
VI - transporte público coletivo urbano: serviço público de transporte coletivo de passageiros prestado nos limites geográficos do Município 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 previamente identificada para fins de controle e fiscalização pelo poder público.

VIII - transporte individual de utilidade pública: serviço de transporte remunerado de passageiros individual de utilidade pública aberto a população, ofertado por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas, autorizado pelo poder público;

Justificação

A legislação atual trouxe uma série de benefícios para as cidades brasileiras, mediante princípios e diretrizes que estão sendo incorporados pelos municípios brasileiros visando a melhoria da mobilidade das pessoas.

Apesar disso, a citada legislação apresenta pontos em sua conceituação que necessitam de revisão visando proporcionar a aplicação clara e objetiva da norma e assim evitar a interpretação dúbia, que pode afastar o verdadeiro sentido do direito.

Em alguns conceitos elencados no artigo 4º da presente lei constata-se a imperfeição na definição, merecendo os devidos reparos.

Assim, propomos que o inciso VI seja mais objetivo ao definir o transporte público coletivo urbano.

Com relação ao inciso VII, há necessidade de trazer maior segurança aos serviços de fretamento, garantido ao poder público o devido controle e fiscalização do mesmo, principalmente face aos acidentes de trânsito ocorridos envolvendo essa modalidade.

No inciso VIII, há de observar que Lei nº 12.865, de 2013, que mudou a classificação dos táxis, que deixaram de ter o atributo de serviço público e passaram para serviço de utilidade pública, conforme disposto nos artigos 12 e 12-A.

Assim, contamos com apoio dos nobres pares para o acolhimento da presente emenda que facilitará a aplicação da norma aos casos concretos.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 748, DE 11 DE OUTUBRO DE 2016

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 748, DE 11 DE OUTUBRO DE 2016

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA ADITIVA N.º

Acrescente-se o inciso VIII ao Art. 22 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterada pela Medida Provisória nº 748, de 11 de outubro de 2016:

“Art. 22.....

VIII – Promover e estimular a participação popular através dos instrumentos previstos no Art. 15 desta Lei. ”

J U S T I F I C A Ç Ã O

Um dos maiores benefícios produzidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, aprovada na forma da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, é o reconhecimento da importância da gestão democrática na construção contínua e no aprimoramento da mobilidade urbana.

Nessa lógica, a presente emenda visa a fortalecer os dispositivos de participação popular previstos na Lei, ao estabelecer a obrigatoriedade da utilização desses instrumentos pelos órgãos gestores dos entes federados,

tornando essa uma de suas atribuições.

Sala da Comissão, em de outubro de 2016.

**Deputada PROFESSORA DORINHA SEABRA REZENDE
DEMOCRATAS/TO**



CONGRESSO NACIONAL

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A APRECIAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 748, DE 11 DE OUTUBRO DE 2016**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 748, DE 11 DE OUTUBRO DE 2016

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

EMENDA ADITIVA N.º

Acrescente-se o seguinte parágrafo único ao Art. 15 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, alterada pela Medida Provisória nº 748, de 11 de outubro de 2016:

“Art. 15.....

Parágrafo único. As audiências e consultas públicas e a avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários previstas nos incisos III e IV deste artigo, respectivamente, deverão ser amplamente divulgadas nos veículos de comunicação local e por meio eletrônico, e serão promovidas pelos órgãos gestores dos entes federativos como condição obrigatória para finalização dos processos:

I - de elaboração e de revisão periódica do Plano de Mobilidade Urbana, nas condições do artigo 24 desta Lei;

II - de revisão das tarifas, previstos no artigo 9º desta Lei;

III - de prorrogação de concessão ou permissão dos serviços de transporte público coletivo, caso ocorram.”

JUSTIFICAÇÃO

Um dos maiores ganhos trazidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, aprovada na forma da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, é o reconhecimento da importância da gestão democrática na construção contínua e no aprimoramento da mobilidade urbana.

Nesse sentido, a presente emenda visa a fortalecer os dispositivos de participação popular previstos na Lei, ao estabelecer a obrigatoriedade da utilização desses instrumentos previamente às decisões de maior impacto na qualidade e no custo da mobilidade urbana.

Sala da Comissão, em de outubro de 2016.

**Deputada PROFESSORA DORINHA SEABRA REZENDE
DEMOCRATAS/TO**



EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 748, DE 2016

Autor Deputado Aureo	Partido Solidariedade - SD
---------------------------------------	---

1. ____ Supressiva 2. ____ Substitutiva 3. ____ Modificativa 4. X Aditiva

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Emenda Nº

Inclua-se o seguinte artigo à Medida Provisória nº. 748, de 2016:

Art. O art. 15 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 15.

I -

II -

III - audiências e consultas públicas; (NR)

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas; e (NR)

V – reclamação coletiva, protocolizada com no mínimo 5% (cinco por cento) de assinaturas de usuários do sistema de transporte coletivo público de determinada localidade.

Parágrafo Único: No caso do inciso V do caput, o poder concedente fica obrigado a instaurar o processo administrativo contra o concessionário, nos termos do art. 38 da Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

JUSTIFICAÇÃO

A péssima qualidade do serviço de transporte público prestado pelos concessionários é o principal motivo de reclamação por parte da população usuária.

Essa precariedade na prestação dos serviços abre espaço para o transporte irregular de passageiros, que, em muitos casos, significa risco aos usuários do sistema.

A baixa qualidade dos serviços prestados estimula o aumento do número de veículos nas vias, causando congestionamento e transtornos no sistema viário.

A emenda em tela visa prover o usuário, principal interessado na qualidade do serviço de transporte coletivo urbano, de instrumentos para exigir do poder público a qualidade adequada dos serviços prestados. Tal procedimento, com instauração obrigatória, dará ao passageiro a oportunidade de cobrar e fiscalizar a prestação do serviço.

ASSINATURA

**Deputado Aureo
Solidariedade/RJ**

EMENDA Nº - CMMPV 748/2016
(à MPV nº 748, de 2016)

Inclua-se, na Medida Provisória nº 748, de 11 de outubro de 2016, o seguinte art. 2º, ficando o atual art. 2º renumerado como art. 3º:

Art. 2º O Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º A desapropriação poderá abranger área contígua necessária ao desenvolvimento da obra ou destinada a reparcelamento do solo.

§ 1º Entende-se por reparcelamento do solo a reconfiguração do traçado de lotes e logradouros, para viabilizar o adequado aproveitamento do solo urbano.

§ 2º Os lotes resultantes de reparcelamento do solo e as unidades imobiliárias sobre eles eventualmente edificadas poderão ser incorporados ao patrimônio público na condição de bens dominicais ou alienados a terceiros.

§ 3º Na hipótese de reparcelamento do solo integrado a obra pública, a declaração de utilidade pública deverá delimitar as áreas indispensáveis à realização da obra e as que se destinam ao reparcelamento.

§ 4º A declaração de utilidade pública para reparcelamento do solo é condicionada à prévia aprovação pelo Município do respectivo projeto, observado o disposto no art. 9º da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979.” (NR)

“Art. 4º-A Nas áreas declaradas de utilidade pública para fins de reparcelamento, a desapropriação judicial de imóvel é condicionada às etapas prévias de mediação e de arbitragem, voltadas para a obtenção de acordo sobre a forma de indenização.

§ 1º Na etapa de mediação, cuja duração poderá ser de até três anos, o Poder Público:

I – apresentará ao proprietário:

a) obrigatoriamente, proposta de indenização em dinheiro, de valor não inferior a 120% ou superior a 150% do valor venal adotado como base de cálculo do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana – IPTU – no ano em que for declarada de utilidade pública; e

b) opcionalmente, proposta de substituição parcial ou integral do imóvel por unidade imobiliária a ser produzida no âmbito do empreendimento, unidade imobiliária de propriedade do ente federativo desapropriante ou por participação no capital de fundo de investimento imobiliário ou sociedade de propósito específico a que tenha sido delegada a execução do empreendimento;

II – adotará método de resolução de disputa neutro para a condução das negociações.

§ 2º O percentual do valor venal a que se refere a alínea “a” do inciso I do § 1º será fixado no mesmo ato que declarar a utilidade pública e será o mesmo para todos os imóveis necessários ao parcelamento.

§ 3º Caso não se tenha obtido acordo na etapa de mediação, passar-se-á à etapa de arbitragem, com duração de até sessenta dias, em que o Poder Público oferecerá ao proprietário proposta de compromisso arbitral, nos termos do art. 9º da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996.

§ 4º O compromisso arbitral poderá adotar como critério de avaliação norma técnica estabelecida por instituição nacional ou internacional.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa garantir mecanismos de desapropriação para fins de se facilitar a gestão e implementação de políticas de transportes e mobilidade urbana. A presente emenda cria ferramentas para que o gestor público possa utilizar de alternativas para a desapropriação que possuem interesse social, sem a necessidade de dispor de recursos líquidos do caixa municipal, buscando a mediação dos conflitos e oferecendo a oportunidade de se transacionar outros bens em áreas menos estratégicas para o desenvolvimento do transporte e mobilidade urbana.

As principais cidades brasileiras enfrentam com grande dificuldade o problema da deterioração de suas áreas centrais. Dotadas de toda a infraestrutura urbana, essas regiões estão perdendo população e tornando-se um risco para a comunidade que por elas circula, uma vez que, em decorrência do abandono, tendem a atrair criminosos de toda espécie

O mercado imobiliário, por sua vez, tanto formal quanto informal, investe em empreendimentos distantes da malha urbana, em geral

sob o regime de condomínios fechados, e tendo o automóvel individual como modo principal de transporte.

A reversão desse quadro é uma diretriz do urbanismo atual, que defende a revitalização das áreas degradadas, o adensamento das áreas com infraestrutura subaproveitada e a priorização do transporte não motorizado e coletivo sobre o individual.

Os instrumentos de que dispõem os municípios, no entanto, são insuficientes para dar conta desse desafio. Alterações no zoneamento, promovidas pelos planos diretores, podem criar incentivos ao uso residencial nas áreas urbanas ou ampliar o potencial construtivo de lotes ocupados com casas térreas, mas esses incentivos e benefícios não são aproveitados pelos proprietários ou por empreendedores, mesmo após décadas de vigência.

A explicação para esse fato reside na excessiva fragmentação das propriedades afetadas diante da necessidade de produzir lotes grandes como condição para a construção de edificações multifamiliares. O remembramento de lotes depende da adesão de todos os proprietários, o que raramente ocorre, uma vez que cada um é levado a explorar o poder de veto de que dispõe sobre os empreendimentos de grande porte na negociação com possíveis empreendedores.

A solução para situações como essa é a desapropriação de conjuntos de lotes contíguos, com vistas ao reparcelamento de amplas áreas, para posterior revenda dos novos lotes no mercado. O reparcelamento pode ou não estar associado à reconfiguração dos logradouros existentes, mas sempre deve acompanhar as grandes obras de infraestrutura, como estações de metrô ou ampliações no sistema viário, pois ele viabilizará o pleno aproveitamento desses equipamentos e evitará que gerem incômodo para o entorno, como ocorre frequentemente.

Ao contrário do que ocorre com outras intervenções que requerem desapropriação, o reparcelamento pode ser realizado, na maior parte dos casos, sem aporte de recursos orçamentários. Isso ocorre porque os lotes produzidos tendem a ser mais valiosos que os imóveis desapropriados, o que torna o empreendimento como um todo economicamente autossuficiente. Tendo em vista, ainda, que serão geradas receitas no âmbito do próprio projeto, sua execução por meio de concessão ou parceria público-privada torna-se uma alternativa atraente.

A emenda ora apresentada visa facilitar esse tipo de operação, mediante alterações no Decreto-Lei nº 3.365, de 1941, que dispõe sobre a desapropriação por utilidade pública. Propomos a substituição da atual desapropriação “por zona” pela desapropriação “para reparcelamento do solo”. Enquanto aquela visa a recuperar para o Poder Público a valorização imobiliária gerada por uma obra pública, mediante desapropriação e revenda dos imóveis contíguos, esta objetiva renovar o parcelamento existente para viabilizar o adequado aproveitamento do solo urbano, diretriz constante do § 4º do art. 182 da Constituição Federal.

Consideramos que a desapropriação de um imóvel para imediata revenda, como atualmente admitido, é inconstitucional, pois a valorização imobiliária gerada por obra pública pode ser recuperada por outros meios menos onerosos para o cidadão, como a contribuição de melhoria. Já a desapropriação para reparcelamento, também chamada de “desapropriação urbanística”, é não apenas constitucional, mas necessária para promover a função social da propriedade, instituto consagrado no art. 182, § 2º, da Constituição. Nesse caso, não há, propriamente, “revenda” do imóvel desapropriado, porém alienação de outro imóvel, resultante de novo parcelamento do solo, mais consentâneo com o planejamento urbanístico. Essa alienação poderá resultar na recuperação para o Poder Público da valorização gerada por suas obras, mas este será um subproduto da operação e não seu objetivo exclusivo.

Na regulamentação ora proposta, introduzimos dispositivos destinados a assegurar a vinculação da desapropriação ao planejamento urbano e a permitir que o empreendimento seja vantajoso para ambas as partes, evitando, assim, a intervenção do Poder Judiciário.

Quando à primeira diretriz, condicionamos a declaração de utilidade pública à prévia aprovação pelas autoridades competentes de projeto de parcelamento do solo, conforme disciplinado na Lei nº 6.766, de 1979, que dispõe sobre a matéria. Esse diploma legal estabelece o conteúdo mínimo desse projeto e fixa requisitos urbanísticos para os loteamentos, vinculando-os ao plano diretor.

Quanto à segunda, condicionamos a desapropriação judicial às etapas prévias de mediação e de arbitragem, que são obrigatórias para o Poder Público e facultativas para os proprietários.

Na etapa de mediação, deverão ser oferecidas ao proprietário, obrigatoriamente, uma proposta de indenização correspondente a, no

mínimo, 120% e, no máximo, 150% do valor venal do imóvel. Além desta proposta, também se poderá oferecer a substituição do imóvel por outro, a ser produzido ou unidade imobiliária de propriedade do ente federativo desapropriante, ou por participação em fundo de investimento imobiliário ou no capital de entidade de propósito específico que tenha recebido delegação do poder público para executar o empreendimento.

A proposta obrigatória permitirá ao Poder Público obter acordos independentemente de uma avaliação individualizada de cada imóvel, economizando custos significativos. Far-se-á uso da planta genérica de valores existente, multiplicando-se os valores venais dela constantes por um percentual suficiente para corrigir eventual defasagem com relação ao mercado e de tornar o acordo uma opção melhor para o proprietário que a desapropriação judicial. Do ponto de vista do proprietário, se lhe assegura uma indenização não inferior a 120% do valor venal do imóvel, o que representa uma proteção adicional com relação ao regime atual.

As propostas opcionais visam abrir a possibilidade de aquisição dos terrenos sem o desembolso de recursos financeiros, o que pode ser muito importante para a modelagem financeira do empreendimento.

A substituição do imóvel original por outro a ser produzido já é praticada no âmbito das incorporações imobiliárias. Trata-se de técnica muito comum em outros países, como Japão e Alemanha, em operações genericamente denominadas de “*land readjustment*”, ou “reajuste de terras”. Para que se tenha uma idéia do potencial desse instrumento, basta dizer que aproximadamente 30% do tecido urbano do Japão foi produzido por meio de operações desse tipo.

A participação no capital de sociedade de propósito específico ou fundo de investimento imobiliário mediante transferência do imóvel é disciplinada pela legislação societária e do mercado de capitais e permite ao proprietário interessado compartilhar com o empreendedor os riscos e benefícios do parcelamento, se este for seu interesse.

Caso a etapa de mediação resulte infrutífera, oferecer-se-á ao proprietário a opção de aceitar uma avaliação do valor do imóvel por profissionais a serem selecionados segundo o disposto na Lei nº 9.397, de 1996, que disciplina a arbitragem, técnica que tem sido adotada com grande sucesso no setor privado e mais recentemente passou a ser incorporada ao setor público. Para aumentar a segurança jurídica desse procedimento,

institui-se como critério de avaliação a norma técnica da ABNT sobre o assunto que já é o padrão adotado pelos profissionais do setor.

Cremos que, com as cautelas adotadas, a renovação urbana passará a ser reivindicada pelos proprietários de imóveis deteriorados e não combatida, como atualmente. Facultando-se ao Poder Público oferecer-lhes propostas atraentes, economizar-se-ão recursos de ambas as partes que seriam gastos na disputa judicial e agilizar-se-á a execução do projeto, restando a desapropriação judicial apenas como último recurso.

O mecanismo de desapropriação proposto possibilitará à administração pública promover uma ocupação mais equilibrada da cidade. Disso resultará redução na demanda por ampliação das infraestruturas urbanas e ampliando a eficiência da prestação de serviços coletivos, especialmente de transporte.

Ademais, cria alternativas ao ressarcimento em espécie para o proprietário do terreno desapropriado. Isso possibilita ao público dispor de áreas para execução de projetos de infraestrutura sem que tenha que dispor de recursos orçamentários para adquiri-las.

Sala da Comissão,

Senador WILDER MORAIS

EMENDA Nº - CMMPV 748/2016
(à MPV nº 748, de 2016)

Dê-se ao art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, nos termos do art. 1º da Medida Provisória nº 748, de 11 de outubro de 2016, a seguinte redação:

“Art. 24.....

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

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

§ 5º As regiões metropolitanas e as aglomerações urbanas deverão contar com Plano de Mobilidade Urbana próprio, aprovado por lei estadual.

§ 6º O Plano de Mobilidade Urbana de regiões metropolitanas e de aglomerações urbanas deverá ser integrado ao plano de desenvolvimento urbano integrado de que trata o art. 10 da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, no prazo máximo de sete anos, contado da data de vigência desta lei.

§ 6º As regiões metropolitanas e as aglomerações urbanas que não tenham elaborado seu Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo.

§ 7º Encerrado o prazo a que se referem os §§ 4º e 6º, os Municípios, regiões metropolitanas e aglomerações urbanas ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência estabelecida nesta Lei.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A publicação do IPEA intitulada Território Metropolitano, Políticas Municipais, no capítulo dedicado à temática dos transportes, traz a informação de que, embora compartilhem cotidianamente os fluxos de

mercadorias e pessoas do aglomerado metropolitano, via de regra, os municípios integrantes de uma Região Metropolitana não atuam devidamente de forma colaborativa e compartilhada no tema. As soluções para as questões regulatórias e financeiras das políticas de investimento, de planejamento e gerenciamento são desenvolvidas, em grande parte das regiões metropolitanas, exclusivamente pelos titulares do serviço – neste caso, os municípios –, não se utilizando, portanto, dos instrumentos existentes, como os consórcios públicos.

A despeito do planejamento integrado das ações dos municípios integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, prevê que incorre em improbidade administrativa: 1) o governador ou agente público que atue na estrutura de governança interfederativa que deixar de tomar as providências necessárias, no prazo de três anos da instituição da região metropolitana ou da aglomeração urbana, mediante lei complementar estadual, para elaboração do plano de desenvolvimento urbano integrado, aprovado mediante lei estadual; e 2) o prefeito que deixar de tomar as providências necessárias, no prazo de três anos da aprovação do plano de desenvolvimento integrado, para compatibilizar o plano diretor municipal com o plano de desenvolvimento urbano integrado da unidade territorial urbana.

Por seu turno, a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, delimita prazo a fim de que os municípios elaborem seus Planos de Mobilidade Urbana e os integre ao plano diretor municipal.

De acordo com o citado estudo do IPEA, a demanda por transporte urbano em um determinado município pertencente a um aglomerado urbano pode ser afetada de maneira significativa por mudanças na dinâmica urbana de municípios vizinhos. Alterações no uso de solo de outro município da região, como a construção de um polo gerador de viagens – hospital, expansão de um *campus* universitário, conjunto habitacional, centros comerciais –, podem afetar de maneira substancial a quantidade e o perfil das viagens que passam por uma cidade vizinha. Na prática, isto significa que mudanças na legislação de zoneamento de um município de uma RM exercem influência indireta sobre a demanda de transporte, que ultrapassa os limites puramente administrativos dos municípios.

A lei que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana definiu as atribuições de cada ente federado no contexto da mobilidade urbana, na tentativa de dirimir os conflitos de atribuições existentes e orientar uma possível coordenação metropolitana do serviço de transporte público.

Entretanto, para essas regiões metropolitanas e aglomerados urbanos, onde os desafios se ampliam em razão da complexidade inerente às institucionalidades existentes, não há a obrigatoriedade de elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana que abarque todos os municípios pertencentes ao aglomerado.

No caso de Goiânia, por exemplo, há um conglomerado de 20 cidades em torno da capital e tendência de crescimento dessa conglomeração. As cidades que participam desse conglomerado são: Goiânia, Abadia de Goiás, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Bela Vista de Goiás, Bonfínópolis, Brazabrantes, Caldazinha, Caturai, Goianópolis, Goianira, Guapó, Hidrolândia, Inhumas, Nerópolis, Nova Veneza, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo, Terezópolis de Goiás e Trindade.

Logo, há a necessidade de se pensar o adensamento urbano integradamente, planejando no presente para garantir, ainda mais, o desenvolvimento no futuro. Existem dependências, interações e ciclos econômicos e sociais que demandam um planejamento coordenado, analisando o perfil de cargas e pessoas que transitam na região. Dessa forma, pretendemos unificar a política de mobilidade urbana e transportes, preparando a região metropolitana para receber e aplicar recursos de maneira eficiente e preparar a mesma para as rápidas constantes transformações que o mundo moderno nos reserva. A presente Medida Provisória trata do planejamento municipal isolado, no entanto, alertamos sobre as diferenças que existem entre cidades que dependem, estão e participam de um centro metropolitano e cidades que não possuem essa característica geográfica, cito o recente estudo¹ da Dra. Profa. Érika Cristine Kneib e Dra. Ana Stéfany da Silva Gonzaga da Universidade Federal de Goiás para embasar a necessidade científica e de política pública para a diferenciação proposta por nós.

Dessa forma, a presente emenda visa preencher essa lacuna e contribuir para que o planejamento de transporte abarque toda a área metropolitana e seja compatível com as diretrizes do plano de desenvolvimento urbano integrado.

Sala da Comissão,

Senador WILDER MORAIS

¹ Título: Transformações Metropolitanas e Mobilidade Urbana: Os desafios da Integração entre planos municipais e metropolitanos. XXIX Congresso Nacional de Pesquisa de Transporte da ANPET.

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 748, DE 11 DE OUTUBRO DE 2016.

Altera a Lei nº12.587, de 3 de janeiro de 2012,
que institui as diretrizes da Política Nacional
de Mobilidade Urbana.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se no Art. 1º da Medida Provisória nº 748/2016 que altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a seguinte alteração na redação:

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

.....
X – Implantação do passe livre para estudantes, de acordo com regulamentação do poder público competente; ”

JUSTIFICATIVA

No Brasil, em cidades como Brasília, São Paulo (Capital), Porto Alegre e região metropolitana, Campinas, Cuiabá, Rio de Janeiro, dentre outras cidades, vigora atualmente o passe livre para estudantes no período do ano letivo. Ainda, em cidades como Maricá e Porto Real no (RJ), em Agudos e Potirendaba, no interior de São Paulo, e em Ivaporã, no Paraná, o Transporte público é totalmente gratuito.

No mundo, podemos citar alguns exemplos de cidades como, Hasselt (Bélgica), Sydney (Austrália), Changning (China), Corvallis (EUA) que também adotam o passe livre para todos os seus cidadãos.

Estas cidades demonstram a possibilidade de implementação de um benefício muito importante para nossos estudantes. Benefício fundamental para garantir que todo aluno tenha condições de mobilidade para o acesso à educação em nosso país.

Sala da Comissão, 19 de outubro de 2016

Deputado CHICO LOPES



CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 748

00030 ETIQUETA

DATA
18/10/2016

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 748, de 2016

AUTOR
Weverton Rocha

Nº PRONTUÁRIO

TIPO

1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 (x) MODIFICATIVA 4 () ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO
1º

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Acrescenta-se § 3º ao art. 16 a Lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012, modificada pela Medida Provisória nº 748, de 2016:

“Art. 16 (...).

§ 1º (...).

§ 2º (...).

§ 3º No âmbito dos consórcios públicos ou convênios de cooperação constituídos para delegação aos Estados, Distrito Federal ou Municípios à organização e a prestação dos serviços de transportes público coletivo interestadual de caráter urbano, ficará a critério da legislação local dispor sobre as condições para exercícios de gratuidades aos estudantes nestes serviços.

JUSTIFICATIVA

Atualmente, no âmbito dos consórcios públicos ou convênios públicos constituídos para delegação aos Estados, Distrito Federal ou Municípios à organização e a prestação dos serviços de transportes público coletivo interestadual de caráter urbano ficam sob responsabilidade da União, o que prejudica a organização local para concessão de descontos para estudantes. Essa emenda pretende resolver esta questão deixando a cargo dos municípios tal responsabilidade.

Brasília, 18 de outubro de 2016.

EMENDA ADITIVA A MP 748/2016

(Do Deputado OSMAR SERRAGLIO)

Acrescente-se, onde couber, os seguintes dispositivos:

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

“Art. 4º

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, inclusive por meio de cadastramento prévio de usuários em plataformas digitais, executado por intermédio de veículos de aluguel com capacidade de até 7 (sete) passageiros para a realização de viagens individualizadas.

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares, sem qualquer exploração de atividade econômica, prestação de serviços, remuneração ou vantagem econômica direta ou indireta;

Art. 12. O serviço de utilidade pública de transporte individual remunerado de passageiros em veículos com capacidade de até 7 (sete) passageiros, inclusive quando intermediados por plataformas digitais, deverá ser organizado, disciplinado e fiscalizado 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 mínimos e máximos das tarifas a serem cobradas por meio de taxímetro físico aferido pelo órgão metrológico competente, nos termos da lei federal, e a utilização de caixa luminosa externa no veículo, com a palavra "Táxi".

Art. 12-C – O transporte individual remunerado de passageiros em veículos com capacidade de até 7 (sete) passageiros somente poderá ser realizado por veículos de aluguel conduzidos por profissionais taxistas, ficando expressamente vedada a utilização de veículos particulares para viagens individuais municipais, intermunicipais ou interestaduais, inclusive por meio de plataformas digitais quando houver qualquer proveito econômico direto ou indireto das partes envolvidas no transporte.

§ 1º - Na hipótese de descumprimento do disposto no caput, ao condutor e ao proprietário do veículo serão aplicadas a infração, a penalidade e a medida administrativa previstas na Lei 9503, de 23 de setembro de 1997, sem prejuízo das penalidades estabelecidas pelo poder público local.

§ 2º - Além das penalidades impostas ao condutor e ao proprietário do veículo, as pessoas físicas ou jurídicas que concorrerem para a prática vedada por este artigo por meio de qualquer meio digital que viabilize o contato entre o motorista e o passageiro, estarão sujeitas à pena de proibição de exercício das atividades que envolvam os atos previstos neste artigo.

Art. 2º - O art. 1º da Lei 13.103, de 02 de março de 2015, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 1º. É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

§ 1º. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

I - de transporte rodoviário de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.

§ 2º. A exploração do transporte remunerado individual de passageiros aberto ao público é atividade privativa do Profissional Taxista, inclusive quando a conexão entre usuários e motoristas ocorrer por meio de plataformas digitais com ou sem prévio cadastro dos usuários, através de telefonia móvel ou fixa ou transmissão de dados por qualquer instrumento.

JUSTIFICAÇÃO

Em 15 de junho de 2016, foi protocolado o Projeto de Lei 5587, de autoria do Deputado Carlos Zarattini - PT/SP em conjunto com os Deputados Federais, Luiz Carlos Ramos - PTN/RJ, Renata Abreu - PTN/SP, Laudivio Carvalho - SD/MG, Rôney Nemer - PP/DF, Osmar Serraglio - PMDB/PR, versando sobre a alteração da Lei Nacional da Mobilidade Urbana e a Lei do Motorista. A Proposição foi apensada ao PL-2632/2015 e aguarda apreciação do requerimento de desapensamento.

No entanto, assim como o PL-5587/2016, a Medida Provisória 748/2016 tem por objeto da alteração da Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e a Lei 13.103, de 02 de março de 2015 dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, esta Emenda satisfaz o requisito da pertinência temática, havendo ainda relevância e urgência que acompanham a matéria diante dos fatos notórios que têm sido amplamente veiculados no que se refere ao segmento de transporte remunerado individual de passageiros no país.

Não se olvida que a República Federativa do Brasil é pautada pelos fundamentos dos valores sociais do trabalho e da livre iniciativa (art. 1º, IV, 5º, XIII da CF/88), os quais são repisados na Carta Republicana no capítulo relativo à ordem econômica, e enriquecidos pelo princípio da livre concorrência (art. 170, IV).

Por outro lado, nos mesmos dispositivos constitucionais, consta autorização ao legislador ordinário para a definição de regras de contenção ao livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão e à liberdade para exploração de qualquer atividade econômica, revelando que tais princípios constitucionais não são absolutos e irrestritos.

A Lei 12.468, de 26 de agosto de 2011 regulamenta a profissão de taxista e dispõe que é privativa deste profissional a atividade de transporte individual remunerado de passageiros em veículos de aluguel com capacidade de até 7 (sete) passageiros.

No âmbito do serviço de transporte individual de passageiros, nota-se que o artigo 4º da Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012, estabelece única e exclusivamente a modalidade de transporte público individual, sendo conceituado como serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas.

O inciso X da Lei Nacional de Mobilidade Urbana define o transporte motorizado privado como meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares.

Portanto, nota-se claramente que o transporte privado individual não é definido como serviço, não está aberto ao público e não exige veículo de aluguel, ou seja, refere-se exclusivamente ao automóvel particular usado pelos cidadãos para as suas próprias viagens e sem a prestação de qualquer serviço remunerado.

Na mesma trilha, deve ser modificada a redação da Lei 13.103, de 02 de março de 2015, para aclarar o conceito de motorista profissional, definindo expressamente que seu espectro de atuação se restringe ao transporte estritamente privado e não aberto ao público sob qualquer forma, inclusive, mas não se limitando, por meio de recursos tecnológicos.

No entanto, diante da discussão social sobre diversas linhas de interpretação, é imperiosa correção do texto para sepultar as dúvidas e manter incólume a regulamentação dos serviços de transporte público individual de passageiros nos Municípios brasileiros, haja vista que o crescimento do transporte clandestino, inclusive por meios tecnológicos, está impactando negativamente na gestão pública, além de desconstruir o mercado de táxi, invadir o campo restrito ao profissional taxista e causar insegurança aos consumidores.

Por isso, através desta Emenda à Medida Provisória 748, pretende-se aclarar e modernizar os incisos VIII e X do artigo 4º, alterar o artigo 12 e acrescentar o artigo 12-C na Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e alterar o artigo 1º da Lei 13.103, de 02 de março de 2015, buscando compatibilizar as novas tecnologias vigorantes às atividades privadas empreendidas pelos taxistas.

Sala das Comissões, em de outubro de 2016

Deputado OSMAR SERRAGLIO

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 18/10/2016		Proposição:	
		Medida Provisória nº 748, de 2016	
Autor		Partido/UF	
Deputado JULIO LOPES		PP/RJ	

() Supressiva () Substitutiva () Modificativa (X) Aditiva () Substitutivo Global				
Página:	Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:

TEXTO

Art. 1º Acrescente-se, onde couber, seguintes dispositivos ao texto da Medida Provisória nº 748, 2016:

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

I – altera o art. 3º, mediante nova redação da alínea ‘c’ do inciso I do § 2º e do acréscimo do seguinte inciso VIII ao § 3º:

Art. 3º

§ 2º

I –

.....

c) misto, de carga e passageiros;

.....

§ 3º

.....

VIII – calçadas e passagens de pedestre. (NR)

II – acrescenta os seguintes incisos X e XI ao art. 5º:

Art. 5º

.....
X – concepção de mobilidade urbana sob a perspectiva da inter, multi e transdisciplinaridade;

XI – cooperação interfederativa. (NR)

III – acrescenta os seguintes incisos ao art. 6º:

Art. 6º

.....
VIII – prioridade nos deslocamentos de pedestres e ciclistas;

IX – integração e gestão compartilhadas entre as cidades incluídas em regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas;

X – redução do número de deslocamentos nas cidades, por meio da aproximação entre os locais de moradia e os de emprego e serviços;

XI – exigência de contrapartidas por ônus causados à mobilidade urbana;

XII – adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente da implantação da infraestrutura de transportes. (NR)

IV – acrescenta os seguintes §§ 4º e 5º ao art. 8º:

Art. 8º

.....
§ 4º A concessão de novos benefícios tarifários a um conjunto 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.

§ 5º Deverá ser realizada, pelo órgão competente, a revisão dos atuais benefícios tarifários concedidos a conjuntos de usuários nos serviços de transporte público coletivo, com a definição de fonte de custeio na forma de recursos orçamentários, para adequar a obrigação expressa no § 4º

deste artigo. (NR)

V – altera o art. 9º, mediante nova redação ao § 7º e o acréscimo do seguinte § 13:

Art. 9º

.....

§ 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, aos quais será dada publicidade, inclusive por meio da Internet.

.....

§ 13 O poder público incentivará a utilização de créditos tarifários eletrônicos nos serviços de transporte público coletivo, com vistas à modernização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e melhoria das condições de segurança do serviço. (NR)

VI – o caput do art. 13 passa a vigorar com a seguinte redação:

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, inclusive no cumprimento da atribuição expressa no inciso VII do art. 22. (NR)

VII – altera o art. 14, mediante o acréscimo do inciso V ao caput, a renumeração do atual parágrafo único para § 1º, com mudança de sua redação e a adição do inciso IV, e o acréscimo dos §§ 2º e 3º:

Art. 14.

.....

V – ser informado sobre as intervenções em mobilidade urbana realizadas ou planejadas pelos diferentes entes da federação.

§ 1º Os usuários dos serviços de transporte coletivo terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, inclusive pela Internet, sobre:

.....

IV – o cálculo das tarifas cobradas pelos serviços e respectivos ajustes e revisões, ordinárias ou extraordinárias, incluindo a remuneração do operador.

§ 2º Além do previsto no § 1º deste artigo, os usuários deverão ter acesso ao extrato do seu cartão de transporte, inclusive por meio de aplicativo desenvolvido para esse fim.

§ 3º Os pedestres e os ciclistas terão direito à infraestrutura adequada para locomoção segura, com vistas à garantia de acessibilidade. (NR)

VIII – altera o inciso I do art. 16:

Art. 16.

I – prestar assistência financeira e manter serviço permanente de assistência técnica em mobilidade urbana para Estados, Distrito Federal e Municípios;

..... (NR)

IX – altera o art. 17, por meio do acréscimo dos incisos IV e V e do § 2º, com a renumeração do parágrafo único vigente para § 1º:

Art. 17.

.....

IV – prestar assistência técnica e financeira aos Municípios;

V – observados os parâmetros estabelecidos pela legislação nacional, executar, diretamente ou por meio de serviços autorizados, a inspeção veicular, unificando os controles de segurança e de emissão de poluentes.

§ 1º

§ 2º Nas regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas delimitadas nos termos do § 1º do art. 25 da Constituição Federal, em que a mobilidade urbana for expressamente considerada como função pública de interesse comum, serão observadas as disposições sobre governança

interfederativa estabelecidas na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. (NR)

X – altera o art. 18, pela mudança de redação do inciso I e pelo acréscimo do inciso V e do parágrafo único:

Art. 18.

I – planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, que deve contemplar o transporte de pessoas e carga, em consonância com o plano diretor municipal referido no § 1º do art. 182 da Constituição federal e com outros instrumentos da política de desenvolvimento e de expansão urbana;

.....

V – disciplinar os serviços de transporte urbano, observadas as disposições desta Lei e demais normas gerais pertinentes.

Parágrafo único – Os Municípios com frota total igual ou superior a três milhões de veículos poderão, a seu critério, implantar programas próprios de inspeção veicular, conforme o inciso V do art. 17 desta Lei. (NR)

XI – altera o art. 24, pela mudança de redação do inciso VI e dos §§ 3º e 4º e pelo acréscimo do seguinte inciso VI:

Art. 24.

VI – a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, mediante proposta de logística urbana elaborada pelo gestor público, ouvidos os agentes privados do setor;

.....

XII – o emprego de tecnologia de informação e comunicação para a melhoria da mobilidade urbana.

.....

§ 3º O Plano de Mobilidade urbana deverá ser integrado ao:

I – plano diretor municipal existente ou em elaboração;

II – plano de desenvolvimento urbano integrado existente

ou em elaboração, nas regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas delimitadas nos termos do § 1º do art. 25 da Constituição Federal.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana terão o prazo ampliado, para elaborá-lo.

Art. 3º Os preceitos dispostos no § 5º do art. 8º, nos §§ 3º e 4º do art. 24 e nos incisos I e II da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, deverão ser aplicados em até cinco anos, contados da data de vigência desta Lei.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

É extremamente oportuno e necessária a realização de ajustes e complementações relevantes na Lei nº 12.587/2012 (Lei de Mobilidade Urbana), razão pela qual, oportunamente, apresenta-se a presente emenda com intuito de aprimorar a medida.

Nesse sentido, inclui-se o conceito de transporte misto conforme previsto na alínea 'c' do inciso I do § 2º do art. 3º, que trata da classificação do transporte urbano quanto ao objeto, considerando a realidade peculiar deste país continental, no qual se verifica o deslocamento conjunto de pessoas e bens no mesmo veículo.

Pretende-se assim inserir a referência expressa a calçadas e passagens de pedestres, elementos importantes da infraestrutura urbana, os quais tendem a ser negligenciados nas ações governamentais.

Salienta-se ainda que pesquisa feita pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) revelou que, de 25,1 bilhões de viagens feitas em 2012 em transporte não motorizado, cerca de 22,8 referiam-se ao deslocamento a pé, pelo que foram incorporadas ao inciso II do § 3º do art. 3º calçadas e passagens de pedestres no rol da infraestrutura urbana, em conjunto com os estacionamentos.

Para enfatizar a valorização do pedestrianismo, desvinculando-o do estacionamento, que está associado com o transporte motorizado, propõe-se transpor os tipos acrescidos a um dispositivo próprio, o inciso VIII.

A proposta visa ainda acrescentar aos princípios de mobilidade urbana a concepção a perspectiva da inter, multi e transdisciplinaridade, afastando o enfoque setorizado, que dificulta o avanço real da perspectiva do transporte urbano para o novo paradigma da mobilidade urbana.

Como as dificuldades e lacunas na mobilidade urbana apenas podem vir a ser solucionadas com a participação coordenada de União, Estados, Distrito Federal e Municípios, inclui-se nos princípios da Política de Mobilidade a cooperação federativa.

Propõe inserir a integração e gestão compartilhada entre as cidades inclusas em regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas, de maneira que torna coerente com a realidade brasileira, porquanto mais da metade da população reside em metrópoles.

Visa também reforçar a inter-relação da mobilidade com o planejamento do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano, bem como acrescentar a exigência de contrapartidas pelo ônus causado à mobilidade urbana e a adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente da implantação da infraestrutura de transportes.

Tem também por objetivo a execução, direta ou por meio de serviços autorizados, da inspeção veicular, unificando os controles de segurança e de emissão de poluentes e reforçando previsão constante na legislação nacional sobre trânsito e sobre controle da poluição por veículos automotores.

Sendo assim, pelas razões apontadas demonstra-se adequada o acatamento da presente emenda, pelo que se espera a aprovação desta pelos ilustre pares.

ASSINATURA

Brasília, de outubro de 2016.

EMENDA Nº - CMMPV 748/2016
(à MPV nº 748, de 2016)

Acrescentem-se à redação proposta pelo art. 1º da Medida Provisória nº 748, de 11 de outubro de 2016, para o *caput* do art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, os seguintes parágrafos:

§ 6º Os municípios que cumprirem o disposto neste artigo até 31 de dezembro de 2017 terão ampliados em dez por cento a transferência de recursos federais para a mobilidade urbana.

§ 7º O adicional de que trata o § 6º poderá ser aplicado:

I – na antecipação da execução de obras e serviços já contratados;

II – no pagamento de contrapartida devida pelo município beneficiado, vedada a redução abaixo de cinco por cento do valor do convênio, ou metade da contrapartida original, o que for maior.

§ 8º Os valores adicionais previstos no § 6º serão previstos nas leis orçamentárias elaboradas no ano de 2018.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 748, de 11 de outubro de 2016, embora urgente e necessária, sinaliza aos municípios que o cumprimento das disposições da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, deve ser relativizado, já que as penalidades previstas tiveram seu prazo de aplicação bastante dilatado. O que se cria é um incentivo perverso: quanto menos os Municípios se adaptarem às exigências legais – que eram sabidas desde 2012 e haviam sido discutidas por quase uma década neste Congresso Nacional –, maior a probabilidade de um novo adiamento, com os mesmos argumentos de que não se podem paralisar obras em execução.

Nesse sentido, apresentamos emenda no sentido de premiar, ainda que com valores que consideramos muito abaixo do desejável, os municípios cujos gestores agiram com atenção e responsabilidade em relação à norma estabelecida.

Certo da justeza deste pleito, peço aos nobres colegas a aprovação da emenda ora proposta.

Sala da Comissão,

Senador CIDINHO SANTOS

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 748, de 2016)

Acrescente-se o seguinte § 6º ao art. 1º da Medida Provisória nº 748, de 11 de outubro de 2016:

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

‘**Art. 24**

.....
§ 6º Os Planos de Mobilidade Urbana de até 5 (cinco) Municípios, incluindo a capital de cada Estado ou Distrito Federal, serão escolhidos como projetos-piloto e terão prioridade no recebimento de recursos destinados à mobilidade urbana, na forma do regulamento.”. (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O principal instrumento da política de desenvolvimento urbano em vigor no país é a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU. A sua plena efetivação, todavia, depende da aprovação do Plano de Mobilidade Urbana – PMU – por parte dos Municípios com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes.

O prazo para a elaboração do referido plano encerrou-se em abril de 2015, e mais de 70% das capitais ainda não conseguiram finalizá-lo. Desta feita, esta Medida Provisória deve lograr êxito já que ela fixa um prazo para que os Municípios adotem, em seus planos diretores, a preocupação com a mobilidade urbana, além de estabelecer uma punição para aqueles que não cumprirem tal determinação no prazo estipulado.

Entendemos que o sucesso na elaboração e implementação do Plano de Mobilidade Urbana – PMU – depende de tratamento prioritário por parte do Congresso Nacional, de forma que haja a disseminação das melhores práticas além de previsão de soluções àqueles Municípios que não têm recursos suficientes à sua elaboração e total implementação.

A maioria das políticas públicas do País carecem da avaliação ao longo de sua execução quanto à sua capacidade de alcançar os objetivos propostos. As avaliações empreendidas pelo Senado Federal – por meio de suas Comissões Permanentes – procuram contribuir para preencher essa lacuna.

A China, país onde a população e os desafios são superlativos, utiliza um mecanismo interessante para implementar suas políticas públicas: sempre que possível, o governo chinês escolhe algumas localidades para implementação de uma determinada política pública, de forma a estudar e corrigir os problemas de sua execução. Sendo assim, antes de colocá-la em prática no âmbito nacional, eles já testaram e a aprimoraram em muitos aspectos, maximizando seus benefícios e eliminando (ou ao menos minimizando) seus impactos negativos.

Dessa forma, sugerimos esta emenda para alterar a Lei de Mobilidade Urbana para que se possa incluir a escolha de projetos-piloto em cada Unidade da Federação para serem tratados com prioridade. Tais projetos serão avaliados e corrigidos para servirem de referência para os demais Municípios.

Sala da Comissão,

Senador CRISTOVAM BUARQUE



CONGRESSO NACIONAL

MPV 748
00035

MEDIDA PROVISÓRIA 748, DE 2016

EMENDA ADITIVA Nº

Adiciona-se onde couber à Medida Provisória 748, de 11 de outubro de 2016, o seguinte artigo:

“Art.X ° Os municípios deverão garantir iluminação adequada aos pontos de embarque e desembarque de passageiros do transporte coletivo público que estejam inseridos em seu território.

Parágrafo Único – A energia elétrica utilizada para iluminar os espaços mencionados no **caput** deverá ser preferencialmente originária de fontes limpas e renováveis.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como objetivo garantir que as paradas de ônibus e outros veículos de transporte público coletivo tenham iluminação adequada, visando garantir a segurança e integridade da população usuária do transporte coletivo.

As paradas de ônibus, em muitos municípios, acabam tornando-se locais de risco, sobretudo no período noturno quando a iluminação é pouca, para aqueles que ali esperam sua condução. Não são raras notícias de crimes, roubos e violências que ocorrem nas paradas de ônibus, muitas vezes distantes de locais movimentados, isoladas e mal iluminadas.

Para as mulheres, principalmente, o medo de ficar sozinha em uma parada de ônibus durante a noite é sempre algo presente na espera do transporte público. Cabe ao poder público garantir as condições de segurança e bem-estar às usuárias do transporte coletivo público.

Por fim, a própria Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana em seu inciso IV do art. 14, referente aos Direitos do Usuário, confere ao usuário: “ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana”. Dessa forma, com esta emenda busca-se complementar e regulamentar o disposto na lei já existente, garantindo segurança e qualidade de vida aos brasileiros e brasileiras que utilizam o transporte público coletivo.

Pelo exposto acima apresento a emenda em questão e peço apoio dos nobres pares e do relator para que seja aprovada e acatada.

Sala das Sessões, em 17 de outubro de 2016.

Deputado Pedro Uczai
PT/SC

EMENDA Nº - CMMPV 748/2016
(à MPV nº 748, de 2016)

Inclua-se, na Medida Provisória nº 748, de 11 de outubro de 2016, o seguinte art. 2º, ficando o atual art. 2º renumerado como art. 3º:

Art. 2º O art. 42 da Lei nº 10.257, de 10 de julho 2001, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos IV e V:

“Art. 42.....

.....
IV – a delimitação das áreas verdes urbanas, previstas no art. 3º, inciso XX, da Lei nº 12.651, de 25 de maio de 2012;

V – a delimitação das áreas urbanas a serem reflorestadas.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A política urbana tem como uma de suas diretrizes que o planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, ocorra de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente.

Embora o Estatuto da Cidade tenha trazido essa diretriz, ele não menciona o planejamento de áreas verdes urbanas e áreas urbanas a serem reflorestadas.

A fim de garantir uma cidade mais sustentável, seja pela melhor distribuição das atividades, seja por uma melhor rede de transportes e outros serviços públicos, também devemos considerar a qualidade do meio ambiente na cidade.

Diversos fenômenos, devido ao adensamento urbano, têm ocorrido no Mundo a fora, entre eles, podemos citar o chamado fenômeno da formação de “ilhas de calor” e da baixa umidade relativa do ar. Dessa

forma, o desenvolvimento da mobilidade urbana e dos meios de transporte devem ocorrer gerando externalidades positivas para a população e facilitando o transporte de qualidade.

No entanto, no contexto atual, há também a necessidade de se delimitar as áreas verdes perante os grandes adensamentos urbanos, de modo que haja uma absorção dos impactos da poluição, do calor, da falta de umidade e diversos outros efeitos que a metropolização gera na vida e saúde das pessoas. Assim sendo, apesar de estarmos falando de transportes e mobilidade urbana apenas, não devemos descontextualizar os efeitos negativos gerados, mas sim, buscar elaborar uma política que gere efeitos positivos e absorva os efeitos negativos, podendo ser elaborada sistemas sustentáveis de mobilidade, como ciclovias arborizadas, como já é feito em outros países, como feito recentemente na capital francesa. Por fim, buscamos atender os objetivos da presente emenda: pensar em soluções no todo e nos diversos fatores envolvidos.

Destarte, consideramos de maior relevância que seja incluído no rol de conteúdo mínimo do plano diretor a responsabilidade do ente federativo municipal de delimitar essas áreas, bem como as áreas passíveis de reflorestamento, dada a importância da arborização urbana e do planejamento de recuperação de áreas desmatadas para a melhoria da qualidade ambiental, qualidade de vida e paisagística de nossas cidades.

Sala da Comissão,

Senador WILDER MORAIS



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data
19/10/2016

Proposição
Medida Provisória nº 748/2016

autor
Deputado ORLANDO SILVA

nº do prontuário

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☒ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigos: 1º	Parágrafo	Inciso	alínea
--------	-------------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Inclua-se no Art. 1º da Medida Provisória nº 748/2016 que altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a seguinte redação:

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

.....
X – Implantação do passe livre para estudantes, de acordo com regulamentação do poder público competente; ”

JUSTIFICATIVA

No Brasil, em cidades como Brasília, São Paulo (Capital), Porto Alegre e região metropolitana, Campinas, Cuiabá, Rio de Janeiro, dentre outras cidades, vigora atualmente o passe livre para estudantes no período do ano letivo. Ainda, em cidades como Maricá e Porto Real no (RJ), em Agudos e Potirendaba, no interior de São Paulo, e em Ivaporã, no Paraná, o Transporte público é totalmente gratuito.

No mundo, podemos citar alguns exemplos de cidades como, Hasselt (Bélgica), Sydney (Austrália), Changning (China), Corvallis (EUA) que também adotam o passe livre para todos os seus cidadãos.

Estas cidades demonstram a possibilidade de implementação de um benefício muito importante para nossos estudantes. Benefício fundamental para garantir que todo aluno tenha condições de mobilidade para o acesso à educação em nosso país.

PARLAMENTAR

--