



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 166, DE 2010

(nº 694/1995, na Casa de origem, do Deputado ALberto Godman)

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis n.ºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 5.452, de 1.º de maio de 1943, e das Leis n.ºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

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

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o caput deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2.º e no § 2.º do art. 39 da Lei n.º 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade.

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

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

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

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

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

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

V - sinalização viária e de trânsito;

- VI - equipamentos e instalações; e
- VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Seção I Das Definições

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Seção II

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

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

I - acessibilidade universal;

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

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

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

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

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

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

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

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

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

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

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

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

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

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

I - promoção da equidade no acesso aos serviços;

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

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

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

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

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

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

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

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

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

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

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

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de lici-

tação, sendo a tarifa de remuneração dos custos de operação resultante do processo licitatório e da outorga do poder público.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO III DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

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

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6° da Lei n° 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

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

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

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

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

I - seus direitos e responsabilidades;

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

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

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

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

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

III - audiências e consultas públicas; e

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

CAPÍTULO IV
DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 17. São atribuições dos Estados:

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

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

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

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

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

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

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

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

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

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

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar n° 101, de 4 de maio de 2000.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III - implantar a política tarifária;

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

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

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

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - os polos geradores de viagens;
- VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

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

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

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

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

CAPÍTULO VI DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

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

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

CAPÍTULO VII
DISPOSIÇÕES FINAIS

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

Art. 27. Esta Lei entra em vigor após decorridos 100 (cem) dias de sua publicação oficial.

Art. 28. Ficam revogados o art. 9º do Decreto-Lei nº 3.326, de 3 de junho de 1941; os arts. 51 e 52 do Decreto-Lei nº 5.405, de 13 de abril de 1943; o § 5º do art. 630 do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943; a Seção 7 do art. 1º e a alínea m do art. 3º da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973; e a Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975.


MICHEL TEMER
Presidente

PROJETO DE LEI

Nº 694 , DE 1995

Institui as Diretrizes Nacionais do Transporte Coletivo Urbano e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta :

TÍTULO I

Dos Princípios Gerais

Art. 1º Esta lei dispõe sobre as diretrizes nacionais do transporte coletivo urbano, determina a forma de atuação da União nesse setor e estipula as condições para o repasse de apoio federal a Municípios e Estados.

Art. 2º Define-se transporte urbano como o serviço que proporciona o deslocamento de pessoas e bens em cidades, regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões.

§ 1º O transporte de pessoas realiza-se sob as formas pública e privada.

§ 2º O transporte público urbano abrange as categorias coletiva e individual.

§ 3º O serviço de transporte urbano em cidades é de competência dos municípios.

§ 4º O serviço de transporte urbano nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões é de competência dos Estados, que poderá delegá-lo.

Art. 3º São serviços de transporte público, coletivo ou individual, de passageiros aqueles que, realizados sob a responsabilidade de operador legalmente constituído, sejam acessíveis a todos os que pagarem os preços fixados pelo Poder Público, quer através de dinheiro quer por bilhetes, ou que se beneficiarem da gratuidade prevista em lei, observado neste último caso o disposto no artigo 12 desta Lei.

Parágrafo único. São passageiros as pessoas que se utilizam do transporte nas condições mencionadas no "caput" deste Artigo.

Art. 4º Define-se sistema local integrado de transporte urbano como o conjunto que, envolvendo todas as modalidades tecnológicas, é formado pelos seguintes subsistemas: viário, de circulação e de transportes; este último abrangendo o transporte de bens e o transporte coletivo urbano.

Art. 5º O subsistema de transporte coletivo urbano compreende o conjunto de entes operadores públicos e privados, os equipamentos, instalações, atividades e meios essenciais de regulamentação, administração, controle e fiscalização que atuam diretamente sobre as modalidades de transporte, a operação dos serviços e as unidades de conexão.

Parágrafo único. Fazem parte da estrutura operacional do subsistema de transporte coletivo urbano :

I - o conjunto de ligações, linha, derivações, ramais, rotas, etapas e paradas de viagem.

II - o conjunto de mecanismos de arrecadação tarifária, incluindo bilhetes de passagem, bilhetes livres, bilhetes operacionais, vale-transporte, bilhetes com desconto, bilhetes de integração e similares.

TÍTULO II **Das Diretrizes**

Art. 6º Os serviços de transporte coletivo, de quaisquer modalidades, são considerados serviços públicos essenciais.

Parágrafo único. Os serviços podem ser operados diretamente, pelo Poder Público, ou delegados por este a entes estatais ou privados, mediante contrato de concessão ou permissão.

Art. 7º A concessão e a permissão serão outorgadas nos termos da Lei nº 8.987, de 13 de janeiro de 1995.

Art. 8º Os contratos de concessão e permissão dos serviços conterão cláusula vedando a sua transferência, subcontratação ou subconcessão, no todo ou em parte e, mesmo que gratuita, sem anuência do Poder Público.

Art. 9º Os serviços de transporte coletivo devem ser prestados de forma adequada, eficiente, segura e contínua.

Art. 10º O Poder Público competente adotará política que assegure a cobertura dos custos relativos aos serviços prestados em regime de eficiência.

Art. 11º As tarifas serão definidas pelo Poder Público competente, que deverá justificar os critérios utilizados.

Art. 12º Gratuidades, abatimentos ou outros benefícios tarifários somente serão concedidos quando o proponente dessas vantagens garantir a liberação dos recursos financeiros compensatórios necessários.

Art. 13º Cabe ao Município, dentro de seus limites territoriais, a administração do sistema local integrado de transporte urbano, referido no Artigo 4º desta Lei.

Parágrafo único. Essa administração será tal que assegure a concatenação institucional e operacional entre os três subsistemas que constituem o sistema local integrado, respeitadas as atribuições das demais esferas de governo nessas áreas.

Art. 14º Caberá aos Municípios implantar facilidades e garantir prioridade de circulação às modalidades de transporte coletivo urbano.

Parágrafo único. Os Planos Diretores e demais instrumentos de política de desenvolvimento urbano serão concebidos de modo a garantir prioridade ao transporte coletivo, frente ao transporte individual, nos sistemas viários urbanos.

Art. 15º A implantação de todo e qualquer empreendimento habitacional, comercial, industrial ou de outra natureza, quando capaz de acarretar aumento significativo de demanda de circulação e transporte, deverá ser precedida de autorização específica do Município ou de negociação visando transferir os custos decorrentes desse impacto para o empreendedor.

Art. 16º O processo decisório de investimentos no sistema de transporte urbano deverá assegurar a compatibilidade dos mesmos com o planejamento urbano local e prever audiência pública obrigatória, no caso de projetos de maior porte.

Art. 17º Caberá aos respectivos poderes concedentes dispor sobre os seguintes aspectos dos serviços de transporte coletivo urbano:

- I - sistema tarifário.
- II - itinerários e frequência dos serviços.
- III - tipos de veículos a empregar e sua lotação máxima.
- IV - padrões de segurança e manutenção.
- V - normas de prevenção contra poluição sonora e atmosférica.
- VI - normas relativas ao conforto e saúde dos passageiros nos veículos.
- VII - normas de fiscalização dos serviços.

Art. 18º Os logradouros e edifícios de uso público, destinados aos sistemas de transporte de pessoa, serão construídos de forma a garantir o acesso adequado aos portadores de deficiência física.

Parágrafo único. Nos sistemas de transporte coletivo urbano, onde exista grande e permanente concentração e circulação de usuários, oferecendo riscos permanentes aos portadores de deficiência física e a terceiros, o Poder Público competente deverá oferecer outras opções de serviços e equipamentos que atendam às necessidades desses deslocamentos.

Art. 19º São direitos dos usuários dos serviços de transporte coletivo urbano, além dos estabelecidos na Lei nº 8.987 e de outros estabelecidos pelos Municípios e Estados, no âmbito de suas respectivas competências :

I - dispor de transporte em condições de segurança, conforto e higiene;

II - ter acesso fácil e permanente a informações sobre o itinerário, horário e outros dados pertinentes à operação desses serviços;

III - usufruir do transporte coletivo com regularidade de itinerários, frequência de viagem, horários e pontos de parada, compatíveis com a demanda do serviço;

IV - ter garantia de resposta a reclamações formuladas sobre deficiência na operação dos serviços;

V - propor medidas que visem à melhoria do serviço prestado;

TÍTULO III Da Atuação da União

Art. 20º A União estimulará e dará apoio a Estados e Municípios no campo do transportes coletivo urbano, visando à melhoria das funções sociais das cidades, racionalidade energética, proteção do meio ambiente, desenvolvimento tecnológico e segurança de circulação.

Parágrafo único. O apoio federal compreenderá transferências financeiras, empréstimos, avais, auxílio técnico e administrativo, estímulo ao desenvolvimento tecnológico e celebração de instrumentos legais de política de transporte e trânsito requeridos para a melhoria do serviço de transporte coletivo urbano.

Art. 21º A atuação da União, conforme previsto nesta Lei, dar-se-á através do Poder Executivo, de acordo com os seguintes princípios:

I - Subordinação da direção executiva a um Conselho Diretivo no qual estarão representados o executivo federal, o Congresso Nacional, entidades dos setores produtivos, industrial, comercial e de serviços, e trabalhadores do setor de transportes coletivo urbano, de livre indicação dos respectivos setores, e com mandatos cronologicamente definidos.

II - Renovação dos mandatos dos representantes de forma alternada, coincidindo apenas parcialmente com o mandato do Executivo Federal.

III - Competência para estabelecer metas de desenvolvimento tecnológico, criar e manter bancos de dados de transporte urbano, programar e mobilizar aos serviços locais de transporte e estimular programas de segurança e modernização.

Art. 22º Até 30 dias após a publicação desta Lei, o Executivo Federal submeterá ao Congresso Nacional, sem prejuízo de iniciativa anterior nesse sentido, oriunda do Poder Legislativo, projeto de Lei Complementar autorizando a elevação da alíquota máxima do Imposto Municipal sobre Venda a Varejo incidente sobre álcool automotivo e gasolina para, no mínimo, quinze por cento, de forma a dotar os Poderes Concudentes de melhores condições financeiras para a gestão do transporte urbano.

TÍTULO IV

Das Condições Para o Recebimento de Estímulo e Apoio Federal

Art. 23º Para se qualificarem ao recebimento do estímulo e apoio federal previsto no Artigo 20 desta Lei, os Municípios e Estados deverão demonstrar a observância das disposições contidas neste Título.

Art. 24º Os Municípios que integrem regiões metropolitanas, aglomerações urbanas ou microrregiões estabelecerão entre si e, quando for o caso, em conjunto com o Estado, entidades de coordenação de planejamento, e investimentos e operação dos serviços de transporte coletivo urbano de interesse comum.

§ 1º As entidades referidas no "caput" deste Artigo serão estruturadas por Municípios e Estados, no âmbito de suas respectivas competências, considerando as peculiaridades existentes e as legislações específicas observadas, pelo menos, os seguintes princípios gerais:

I - Nos seus Conselhos Diretivos, necessidades de representação do Poder Executivo e Legislativo dos Municípios e do Estado, dos setores produtivos industrial, comercial e de serviços, dos trabalhadores do setor e de entidades da sociedade civil, com mandatos cronologicamente definidos.

II - Renovação dos mandatos nos Conselhos Diretivos de forma a garantir a continuidade administrativa, de acordo com os critérios fixados por esses Conselhos.

§ 2º Além da competência de coordenação estipulada no "caput" deste Artigo, caberão também às entidades ali definidas:

I - Apreciar propostas de investimento que envolvam a aplicação de recursos federais e, quando for o caso, estaduais.

II - Estabelecer e coordenar políticas comuns de operação, inclusive integrações, tarifação e outras.

III - Atestar a observância das disposições deste Título IV para efeito de liberação do apoio federal, previsto no Artigo 20 desta Lei.

§ 3º As entidades referidas no "caput" deste Artigo conduzirão processo permanente de planejamento nas respectivas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas ou microrregiões, devendo ser observados os seguintes princípios gerais:

I - prazos suficientes para elaboração, apresentação pública e maturação efetiva dos planos.

II - processo aberto ao público e participativo.

III - indicação de parâmetros mínimos de desempenho operacional.

IV - identificação das transferências financeiras entre agentes econômicos, causadas pelos empreendimentos planejados, e providências para evitar efeitos socialmente regressivos.

V - aprovação legislativa em cada ciclo do planejamento, com periodicidade fixada pelo Legislativo Estadual.

Art. 25º Os Municípios que integrem regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões definirão, nos seus respectivos planos a rede física estrutural de transporte coletivo, entendendo-se como tal o conjunto de vias onde se concentram grandes fluxos de passageiros, e nas quais o acesso do transporte individual poderá ser controlado.

Art. 26° Os entes operadores deverão manter programas contínuos de treinamento para seus empregados, assegurando a eficiência do desempenho profissional, com a abordagem de questões referentes às relações com o público, à conservação do equipamento, à legislação pertinente ao seu trabalho e aos procedimentos a adotar durante o mesmo.

Art. 27° Os municípios e, quando couber, os Estados realizarão a gestão financeira do serviço, com apoio em orçamentação global, anual e plurianual, onde se definirão fontes e usos relativos a investimento e a custeio.

Parágrafo único. Serão também indicadas, em nível estimativo, as repercussões financeiras decorrentes dessa orçamentação nos subsistemas viário de circulação.

Art. 28° Os Municípios e, quando couber, os Estados deverão demonstrar a aplicação feita no sistema local integrado de transporte urbano, definido no Artigo 4° desta Lei, de recursos orçamentários em montante não inferior às receitas provenientes do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e do Imposto sobre Venda a Varejo de Combustíveis (IVVC).

Parágrafo único. Os Estados deverão elevar as alíquotas do Imposto sobre Propriedades de Veículos Automotores (IPVA) a valores compatíveis com a capacidade tributária do contribuinte, de forma a dotar os poderes concedentes de melhores condições financeiras para a gestão do transporte urbano.

Art. 29° Para reforço das disponibilidades orçamentárias dos Municípios, no sentido de custear a gestão do sistema local integrado de transporte urbano, poderão ser exploradas as seguintes fontes de receitas:

I - taxa-transporte, incidente sobre o número de empregados das empresas públicas e privadas servidas pelo sistema de transporte coletivo urbano.

II - pedágio urbano, exigível do transporte individual privado pelo uso da rede física estrutural de transporte coletivo urbano, definida no art. 25 desta Lei.

Parágrafo único. Os montantes arrecadados através da cobrança da taxa-transporte e do pedágio urbano, definidos nos Incisos I e II deste Artigo, poderão ser vinculados a um fundo específico para o transporte coletivo urbano.

Art. 30° Exclusivamente para compor a cobertura de investimentos feitos pelo Poder Público, Municípios e Estados deverão instituir a contribuição de melhoria, incidente sobre a valorização imobiliária causada por novos empreendimentos no serviço de transporte urbano.

Art. 31° A aplicação dos recursos previstos nos art. 28, 29 e 30 desta Lei será feita, quando for o caso, com audiência das entidades definidas no Artigo 24 desta Lei.

Art. 32° O repasse de apoio federal será feito:

I - No caso dos Estados e de Municípios que integrem regiões metropolitanas, aglomerações urbanas ou microrregiões, através das entidades definidas no art. 24 desta Lei.

II - No caso dos demais Municípios, diretamente aos mesmos.

TÍTULO V
Das Disposições Finais

Art. 33º O Governo Federal, no prazo de sessenta dias contados da publicação desta Lei, determinará a que órgãos da administração federal serão atribuídas as responsabilidades e encargos que cabem à União e implantará as medidas necessárias para adaptá-los às prescrições deste diploma legal.

Art. 34º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 35º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

CONSIDERANDO:

— O disposto no art. 21, Inciso XX, da Constituição Federal, que estabelece a competência da União para "instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, incluindo habitação, saneamento básico e transportes urbanos";

— O disposto no art. 22, Inciso IX, da Constituição Federal, que estabelece a competência privativa da União para "legislar sobre diretrizes da política nacional de transportes";

— O disposto no art. 30, Inciso V, da Constituição Federal, que estabelece a competência dos Municípios para "organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o de transporte coletivo, que tem caráter essencial";

— O disposto no art. 173, Parágrafo 3º, da Constituição Federal, que estabelece: "A lei regulamentará as relações da empresa pública com o Estado e a Sociedade";

— O disposto no art. 175 da Constituição Federal que estabelece: "Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos";

— A promulgação da Lei nº 8.987, em 13 de fevereiro de 1995 que "Dispõe sobre o regime de concessão e permissão de prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências";

— O disposto no art. 227, Parágrafo 2º, da Constituição Federal, que estabelece: "A Lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência";

— O disposto no art. 244 da Constituição Federal, que estabelece: "A lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo anualmente existentes a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência, conforme o disposto no art. 277, § 2º.

Propõe-se o presente Projeto de Lei de Diretrizes Nacionais do Transporte Coletivo Urbano.

A presente proposição estabelece o balizamento requerido para que o setor de transporte coletivo urbano consiga promover o desejado salto qualitativo em seu funcionamento, que é vital para o desenvolvimento sócio-econômico do Brasil, um país que já conta com 2/3 de sua população vivendo em cidades, várias delas com dimensão metropolitana.

O Projeto de Lei trata das diretrizes gerais para o setor, nos campos do planejamento, gestão e no desenvolvimento das operadoras públicas e privadas, com regras básicas de cobertura de custos e da forma de prestação do serviço, ressaltando a efetiva prioridade do transporte coletivo sobre o individual e a necessidade de reforço do financiamento e melhoria do controle financeiro visando, fundamentalmente, aos direitos do cidadão na utilização desse serviço público de natureza essencial.

A proposição reafirma a opção doutrinária da Constituição Federal que destaca a responsabilidade dos Municípios na gestão local do transporte coletivo, sistema viário e de circulação, de forma integrada.

Reafirma também as responsabilidades dos Estados e da União no papel de subsidiar a gestão municipal com suporte técnico, tecnológico e, em especial, com recursos financeiros.

A proposta que inclui formas alternativas de atendimento às pessoas portadoras de deficiências que resultem em dificuldade de locomoção, para as quais a utilização dos serviços de transporte coletivo.

Iniciativas no mesmo sentido foram tomadas pelos Deputados José Santana de Vasconcelos (PC nº 4.203/89), Manoel Castro (PL nº 870/91) e Antonio Brito (PL nº 2.594/92).

Tais projetos foram encaminhados e tramitaram na Comissão de Viação e Transportes (CNT) desta Casa, inclusive com parecer favorável do relator Dep. Carlos Santana quando, finda a legislatura anterior, foram definitivamente arquivados em 2 de fevereiro deste ano, nos termos do art. 105 do Regimento Interno.

A representação do Projeto de Lei, com base no texto inicialmente proposto pela ANTP (Associação Nacional do Transporte Público), ajustado à luz de novos diplomas legais, dá oportunidade ao Poder Legislativo de voltar a discutir e deliberar sobre tão ingente questão, de amplo alcance nacional e social, ademais dando cumprimento às exigências constitucionais mencionadas.

Ressalta-se, finalmente, que a necessidade e urgência da tramitação do projeto de Lei foi objeto de manifestação do CNTU (Conselho Nacional de Transportes Urbanos), ligado ao Ministério dos Transportes e composto por representantes de órgãos federais, prefeituras, secretarias municipais de transportes e entidades da sociedade civil, em 31 de agosto de 1994.

Sala das Sessões, em 29/5/95

Deputado Alberto Goldman

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

.....

Art. 21. Compete à União:

.....

XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

.....

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

§ 1º - São reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição.

.....

§ 3º - Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

.....

Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 7, de 1995)

Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 7, de 1995)

.....

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º - O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º - A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3º - As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4º - É facultado ao Poder Público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I - parcelamento ou edificação compulsórios;

II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;

III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

DECRETO-LEI N.º 3.326, DE 3 DE JUNHO DE 1941

Dispõe sobre o transporte de Malas Postais e dá outras providências

Art. 9º Os concessionários de transporte urbano em ferrocarris são obrigados a conceder passe livre, em seus veículos, aos distribuidores da correspondência postal, ou telegráfica, quando em serviço.

Parágrafo único. Os concessionários de transporte urbano em ônibus são, também, obrigados a dar passe livre, em cada veículo, ao distribuidor da correspondência postal, ou telegráfica, podendo o referido serventário viajar de pé, quando completa a lotação normal do carro.

DECRETO-LEI N.º 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

Art. 630. Nenhum agente da inspeção poderá exercer as atribuições do seu cargo sem exhibir a carteira de identidade fiscal, devidamente autenticada, fornecida pela autoridade competente. (Redação dada pelo Decreto-lei nº 229, de 28.2.1967)

§ 5º - No território do exercício de sua função, o agente da inspeção gozará de passe livre nas empresas de transportes, públicas ou privadas, mediante a apresentação da carteira de identidade fiscal. (Incluído pelo Decreto-lei nº 229, de 28.2.1967)

DECRETO-LEI N.º 5.405, DE 13 DE ABRIL DE 1943

Regulamenta, o Decreto-lei n.º 3.326, de 3 de junho de 1941, consolida as disposições regulamentares relativas ao transporte de correspondência e malas postais e dá outras providências.

Art. 51. Nas cidades em que haja serviço de distribuição da correspondência postal ou telegráfica, as empresas concessionárias de transporte em ferrocarris ou em ônibus são obrigadas a conduzir, em cada veículo, um empregado encarregado do referido serviço.

Art. 52. Ao empregado incumbido da distribuição da correspondência postaltelegráfica será fornecido um cartão-passe, com a assinatura do chefe de seção ou de agência, impresso em cartolina de cor vermelha, o qual terá o mesmo número da carteira de identidade do seu possuidor.

.....

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

Art 1º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o artigo 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

.....

7 - Sistema Nacional dos Transportes Urbanos (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1 - Conceituação (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.0 - O Sistema Nacional dos Transportes Urbanos compreende o conjunto dos sistemas metropolitanos e sistemas municipais nas demais áreas urbanas, vinculados à execução das políticas nacionais dos transportes e do desenvolvimento urbano. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.1 - Os sistemas metropolitanos e municipais compreendem: (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

a) a infra-estrutura viária expressa e as de articulação com os sistemas viários federal, estadual e municipal; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

b) os sistemas de transportes públicos sobre trilhos (metrô, ferrovia de subúrbio e outros), sobre pneus, hidroviários e de pedestres, operados nas áreas urbanas; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

c) as conexões intermodais de transportes, tais como estacionamentos, terminais e outras; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

d) estrutura operacional abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de administração, regulamentação, controle e fiscalização que atuam diretamente no modo de transportes, nas conexões intermodais e nas infra-estruturas viárias e que possibilitam o seu uso adequado. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.2 - Os sistemas metropolitanos e municipais se conjugam com as infra-estruturas e estruturas operacionais dos demais sistemas viários localizados nas áreas urbanas. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.3 - Não se incluem nos sistemas metropolitanos e municipais, pertencentes ao Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, as infra-estruturas e respectivas estruturas operacionais dos demais sistemas nacionais de viação, localizados nas áreas urbanas. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

§ 1º Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6, citadas englobam as respectivas redes construídas e previstas.

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus

pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta lei.

.....

Art 3º O Plano Nacional de Viação será implementado no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento, instituídos pelo Ato Complementar nº 43, de 29 de janeiro de 1969, modificado pelo Ato Complementar nº 76, de 21 de outubro 1969, e Lei Complementar nº 9, de 11 de dezembro de 1970 obedecidos, especialmente os princípios e normas fundamentais seguintes, aplicáveis a todo o Sistema Nacional de Viação, e inclusive à navegação marítima, hidroviária e aérea:

.....

m) os sistemas metropolitanos e municipais dos transportes urbanos deverão ser organizados segundo planos diretores e projetos específicos, de forma a assegurar a coordenação entre seus componentes principais, a saber: o sistema viário, transportes públicos, portos e aeroportos, tráfego e elementos de conjugação visando a sua maior eficiência, assim como a compatibilização com os demais sistemas de viação e com os planos de desenvolvimento urbano, de forma a obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão, sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das habitações. (Redação dada pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

.....

LEI Nº 6.261, DE 14 DE NOVEMBRO DE 1975.

Dispõe sobre o Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, autoriza a criação da Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos e dá outras providências.

.....

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990.

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

.....

LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995.

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

§ 2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

§ 3º Não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em situação de emergência ou após prévio aviso, quando:

I - motivada por razões de ordem técnica ou de segurança das instalações; e,

II - por inadimplemento do usuário, considerado o interesse da coletividade.

LEI COMPLEMENTAR Nº 101, DE 4 DE MAIO DE 2000.

Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências.

Art. 14. A concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita deverá estar acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, atender ao disposto na lei de diretrizes orçamentárias e a pelo menos uma das seguintes condições:

I - demonstração pelo proponente de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária, na forma do art. 12, e de que não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias;

II - estar acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado no *caput*, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 1º A renúncia compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições, e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.

§ 2º Se o ato de concessão ou ampliação do incentivo ou benefício de que trata o *caput* deste artigo decorrer da condição contida no inciso II, o benefício só entrará em vigor quando implementadas as medidas referidas no mencionado inciso.

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica:

I - às alterações das alíquotas dos impostos previstos nos incisos I, II, IV e V do art. 153 da Constituição, na forma do seu § 1º;

II - ao cancelamento de débito cujo montante seja inferior ao dos respectivos custos de cobrança.

Art. 15. Serão consideradas não autorizadas, irregulares e lesivas ao patrimônio público a geração de despesa ou assunção de obrigação que não atendam o disposto nos arts. 16 e 17.

Art. 16. A criação, expansão ou aperfeiçoamento de ação governamental que acarrete aumento da despesa será acompanhado de:

I - estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subseqüentes;

II - declaração do ordenador da despesa de que o aumento tem adequação orçamentária e financeira com a lei orçamentária anual e compatibilidade com o plano plurianual e com a lei de diretrizes orçamentárias.

§ 1º Para os fins desta Lei Complementar, considera-se:

I - adequada com a lei orçamentária anual, a despesa objeto de dotação específica e suficiente, ou que esteja abrangida por crédito genérico, de forma que somadas todas as despesas da mesma espécie, realizadas e a realizar, previstas no programa de trabalho, não sejam ultrapassados os limites estabelecidos para o exercício;

II - compatível com o plano plurianual e a lei de diretrizes orçamentárias, a despesa que se conforme com as diretrizes, objetivos, prioridades e metas previstos nesses instrumentos e não infrinja qualquer de suas disposições.

§ 2º A estimativa de que trata o inciso I do *caput* será acompanhada das premissas e metodologia de cálculo utilizadas.

§ 3º Ressalva-se do disposto neste artigo a despesa considerada irrelevante, nos termos em que dispuser a lei de diretrizes orçamentárias.

§ 4º As normas do *caput* constituem condição prévia para:

I - empenho e licitação de serviços, fornecimento de bens ou execução de obras;

II - desapropriação de imóveis urbanos a que se refere o § 3º do art. 182 da Constituição.

Art. 17. Considera-se obrigatória de caráter continuado a despesa corrente derivada de lei, medida provisória ou ato administrativo normativo que fixem para o ente a obrigação legal de sua execução por um período superior a dois exercícios.

§ 1º Os atos que criarem ou aumentarem despesa de que trata o *caput* deverão ser instruídos com a estimativa prevista no inciso I do art. 16 e demonstrar a origem dos recursos para seu custeio.

§ 2º Para efeito do atendimento do § 1º, o ato será acompanhado de comprovação de que a despesa criada ou aumentada não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo referido no § 1º do art. 4º, devendo seus efeitos financeiros, nos períodos seguintes, ser compensados pelo aumento permanente de receita ou pela redução permanente de despesa.

§ 3º Para efeito do § 2º, considera-se aumento permanente de receita o proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.

§ 4º A comprovação referida no § 2º, apresentada pelo proponente, conterá as premissas e metodologia de cálculo utilizadas, sem prejuízo do exame de compatibilidade da despesa com as demais normas do plano plurianual e da lei de diretrizes orçamentárias.

§ 5º A despesa de que trata este artigo não será executada antes da implementação das medidas referidas no § 2º, as quais integrarão o instrumento que a criar ou aumentar.

§ 6º O disposto no § 1º não se aplica às despesas destinadas ao serviço da dívida nem ao reajustamento de remuneração de pessoal de que trata o inciso X do art. 37 da Constituição.

§ 7º Considera-se aumento de despesa a prorrogação daquela criada por prazo determinado.

.....

LEI Nº 10.048, DE 8 DE NOVEMBRO DE 2000.

Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências.

.....

LEI Nº 10.098, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000.

Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

.....

LEI Nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001.

Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

.....

VII – integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;

.....

Art. 39. A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas no art. 2º desta Lei.

Art. 40. O plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.

Às Comissões de: Constituição, Justiça e Cidadania; Assuntos Econômicos; Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle; Desenvolvimento Regional e Turismo; e, nos termos do Art. 49, I, do Regimento Interno, à Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Publicado no DSF, de 11/08/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

OS: 14311/2010