



**MEDIDA PROVISÓRIA  
Nº 748, DE 2016**

**NOTA DESCRITIVA**

**OUTUBRO/2016**



## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	03
RELATÓRIO.....	03
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS.....	03
EMENDAS.....	05

© 2016 Câmara dos Deputados.

Todos os direitos reservados. Este trabalho poderá ser reproduzido ou transmitido na íntegra, desde que citados(as) o(a) autor(a). São vedadas a venda, a reprodução parcial e a tradução, sem autorização prévia por escrito da Câmara dos Deputados.

Este trabalho é de inteira responsabilidade de seu(sua) autor(a), não representando necessariamente a opinião da Consultoria Legislativa, caracterizando-se, nos termos do art. 13, parágrafo único da Resolução nº 48, de 1993, como produção de cunho pessoal de consultor(a).

## **INTRODUÇÃO**

A presente Nota Descritiva tem por objeto a Medida Provisória nº 748, de 11 de outubro de 2016, a qual “*altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana*”. Ressalte-se que este trabalho não tece considerações acerca do mérito ou da adequação constitucional ou jurídica da matéria.

## **RELATÓRIO**

A Medida Provisória nº 748, de 2016, altera o art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, o qual dispõe sobre o Plano de Mobilidade Urbana. A alteração configura-se por modificações nos §§ 3º e 4º existentes e pelo acréscimo do § 5º ao dispositivo citado.

No § 3º, a mudança diz respeito ao aumento do prazo máximo de três para sete anos, contados a partir da data de vigência da lei, para integração do Plano de Mobilidade Urbana ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração.

Em relação ao § 4º, a modificação refere-se ao prazo máximo para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, de três para sete anos, contados a partir da data de vigência da lei, como também ao seu desmembramento, para formar o § 5º.

Por sua vez, o § 5º acrescido ao art. 24, ajusta, no aspecto formal, a redação original ao corpo da lei, mantendo o mesmo teor, qual seja o impedimento dos municípios que não elaborarem o Plano de Mobilidade Urbana no prazo previsto no § 4º, de receber dotação orçamentária federal destinada à mobilidade urbana, até o cumprimento da exigência expressa na lei.

## **EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

A Exposição de Motivos é assinada pelo Ministro das Cidades, Bruno Cavalcanti de Araújo. S. Exa. revela que dos 3.341 municípios obrigados a elaborar o Plano de Mobilidade Urbana, afora o Distrito Federal, somente 171 acham-se com o documento finalizado, segundo levantamento realizado, nos anos de 2015 e 2016, pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SEMOB) do Ministério das Cidades (MC). Esses 171 Municípios abrigam 23% da população brasileira, percentual que cai para 19%, ao se destacar os 32 Municípios com mais de 250 mil habitantes. Ainda dentre os 171 Municípios, 142 localizam-se nas regiões Sul e Sudeste do Brasil. A par desses, outros 479 Municípios disseram estar em processo de elaboração do Plano em foco. O Ministro refere que dos 171 Municípios com o Plano elaborado, apenas 49 divulgaram em sítio eletrônico as respectivas leis municipais de aprovação. Em adendo, S. Exa. afirma que o MC possui, dentro do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), uma carteira de empreendimentos voltados para mobilidade urbana em todo o País, com investimento total de R\$119.325.046.715,53, dos quais R\$35.395.510.245,99 são recursos oriundos do Orçamento Geral da União (OGU). O Ministro explicita ainda que do total de R\$9.492.091.461,99 envolvendo os contratos em vigor, o aporte financeiro do OGU exigíveis alcança a importância de R\$6.844.806.065,67, o que gera um fluxo médio mensal estimado da ordem de R\$80 milhões, a ser repassado aos Municípios nos meses de outubro, novembro e dezembro de 2016. O cruzamento dos dados do levantamento sobre a situação dos Planos de Mobilidade Urbana com os empreendimentos contratados no âmbito do PAC, deixa entrever que: apenas Manaus/AM ( a única capital do País) e Rio Grande da Serra/SP declararam ter Planos de Mobilidade Urbana aprovados em leis publicadas nos sítios eletrônicos das prefeituras; os Planos de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte/MG, Campo Grande/MS e São Paulo/SP foram instituídos por meio de Decretos Municipais, sem passar pelos legislativos

locais; Belém/PA, Campinas/SP, Goiânia/GO e Guarulhos/SP encontram-se em processo de elaboração do Plano. S. Exa evidencia que apesar da exigência legal do Plano de Mobilidade Urbana, poucos Municípios podem exibi-los com a devida aprovação de suas Casas Legislativas, pelo que lhes resta proibida a transferência de recursos orçamentários da União destinados à Mobilidade Urbana. O Ministro adverte que se o prazo de três anos previsto, nos §§ 3º e 4º do art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, para a formulação do Plano não for estendido prontamente, resultará em significativo leque de consequências negativas oriundas da paralisação de importantes empreendimentos em infraestrutura de mobilidade urbana no País, comprometendo o direito social expresso no art. 6º da Constituição Federal de 1988. Ademais, pondera que obra paralisada resulta em elevação de custos para sua retomada, aumento de ações judiciais pelo descumprimento de contratos de prestação de serviços, além de desemprego. No âmbito das cidades, a impossibilidade de repasse de recursos orçamentários pode comprometer intervenções estruturadoras, que retardam a priorização do transporte coletivo, ampliando a problemática existente de mobilidade para as médias e grandes cidades.

Por fim, S. Exa aponta a relevância da situação exposta, que ao exigir correção imediata do Poder Público, justifica a apresentação desta Medida Provisória, a qual se mostra adequada do ponto de vista formal e coerente com a Carta Magna brasileira, afora não ensejar custos de aplicação.

## **EMENDAS**

No prazo regimental, foram apresentadas, perante a Comissão Mista, 37 emendas à Medida Provisória nº 748, de 2016, conforme o seguinte quadro:



<b>Item</b>	<b>Autor</b>	<b>Descrição</b>
01	Dep. Tenente Lúcio	Propõe quatro prazos distintos para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana e sua integração ao plano diretor, conforme faixa de população da cidade.
02	Dep. Pauderney Avelino	Prevê que 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 da Lei, tendo em vista a eficiência, a eficácia e a efetividade na prestação dos serviços e a redução dos custos para o usuário.
03	Dep. Felipe Bornier	Propõe a elaboração de plano de contingência para solucionar ou mitigar problemas incidentais, em serviços de transporte público, que possam afetar a mobilidade urbana.
04	Dep. Felipe Bornier	Obriga a divulgação, em tempo real, de informações relativas à operação do serviço de transporte coletivo em ônibus, metrô e trens, como também acerca da oferta de serviços nos terminais de transportes, usando a transmissão de dados por meio eletrônico e aplicativos próprios à telefonia celular.
05	Dep. Felipe Bornier	Obriga a construção de cobertura em todos os pontos de embarque e desembarque de passageiros do transporte público coletivo.
06	Dep. Mário Heringer	Acresce duas atribuições aos Municípios, quais sejam a de zelar pelo cumprimento do art. 14 da lei, que dispõe sobre os direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, e a de 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.
07	Dep. Mário Heringer	Incumbe os órgãos gestores dos entes federativos responsáveis, respectivamente, pelo planejamento e pela gestão do sistema de mobilidade urbana, de dispor sobre a acessibilidade dos serviços e sobre o padrão de sua qualidade..
08	Dep. Mário Heringer	Acrescenta segurança, conforto, acessibilidade e higiene como metas de qualidade a serem estipuladas na contratação, precedida de licitação, dos serviços de transporte coletivo.
09	Dep. Giuseppe Vecci	Reforça a necessidade de integração dos modos de transporte, desde a base física da infraestrutura e dos



		veículos à unificação tarifária e operacional da prestação dos serviços.
10	Sen. Pastor Valadares	Confere ao poder público os atributos de estabelecer sanções administrativas de retenção, apreensão, recolhimento e multas, no combate ao transporte ilegal de passageiros.
11	Sen. Pastor Valadares	Propõe que a atribuição de fiscalização e controle do serviço de transporte público delegado conferida ao poder público delegante seja feita, preferencialmente, em parceria com os demais entes federativos, inclusive no combate ao transporte ilegal de passageiros.
12	Sen. Pastor Valadares	Sugere complementar, conforme destacado em negrito, os seguintes conceitos do art. 4º: VI - transporte público coletivo <b>urbano</b> : serviço público de transporte <b>coletivo</b> de passageiros <b>prestado nos limites geográficos do Município</b> 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 <b>previamente identificada para fins de controle e fiscalização</b> . VIII - transporte <b>remunerado</b> individual: serviço de <b>utilidade pública</b> de transporte remunerado de passageiros aberto ao público, ofertado por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;
13	Sen. Pastor Valadares	Sugere como objetivo da Política Nacional de Mobilidade Urbana: 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.
14	Dep. Jô Moraes	Pretende assegurar 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.
15	Dep. José Carlos Aleluia	Pretende estender os mecanismos de garantia de adimplemento previstos no art. 8º da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, que dispõe sobre licitação e contratos de parcerias público-privada,



		quando houver previsão de pagamento de subsídios tarifários nos serviços de transporte público coletivo.
16	Dep. Mauro Lopes	Acrescenta a concessão patrocinada como forma de delegação para a prestação do serviço de transporte público coletivo. Inclui entre as diretrizes a serem observadas na contratação dos serviços de transporte público coletivo licitados, a partilha dos riscos entre as partes, inclusive os referentes a caso fortuito, força maior, fato príncipe e álea econômica extraordinária, como também a caracterização da inadimplência do poder concedente, os modos e o prazo de regularização e, quando houver, a forma de acionamento da garantia. Condiciona o subsídio tarifário à utilização das 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.
17	Dep. Mauro Lopes	Propõe como atribuição do Município melhorar o atendimento dos usuários idosos, quanto ao 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 (Estatuto do Idoso)
18	Dep. Mauro Lopes	Determina ao poder público incentivar o uso de crédito eletrônico tarifário nos serviços de transporte público coletivo, para, ao modernizar o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, prover maior segurança aos usuários e aos empregados.
19	Dep. Mauro Lopes	Obriga a previsão em lei da origem do custeio de benefícios tarifários, proibindo que sejam financiados pelos usuários do serviço. Atribui à União, aos Estados, aos Municípios e ao Distrito Federal, até 31 de dezembro de 2022, a revisão dos benefícios tarifários vigentes no transporte público coletivo, como também a definição de fontes de custeio orçamentário para sua manutenção.
20	Dep. João Paulo Papa	Propõe o Capítulo I-A DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DO TRANSPORTE CICLOVIÁRIO, que conceitua o transporte cicloviário como 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



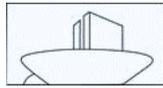
		viário urbano, assim como a implementação da infraestrutura de apoio correspondente, na forma de bicicletários, paraciclos e sinalização. Em adendo, excetua da obrigação relatada as áreas de cidades com relevo acidentado, impróprias ao uso de bicicleta; e as vias e obras de arte, cuja localização, característica histórica, função na hierarquia viária e dimensões impeçam obras para seu compartilhamento com os demais veículos.
21	Dep. João Paulo Papa	Inclui as bicicletas públicas de uso compartilhado na definição de transporte público individual.
22	Dep. João Paulo Papa	Inclui ciclofaixas, bicicletários e paraciclos na infraestrutura de mobilidade urbana.
23	Dep. Hugo Leal	Altera, conforme destacado em negrito, os seguintes conceitos do art. 4º: VI - transporte público coletivo <b>urbano</b> : serviço público de transporte <b>coletivo</b> de passageiros <b>prestado nos limites geográficos do Município</b> 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 <b>previamente identificada para fins de controle e fiscalização</b> . VIII - transporte <b>remunerado</b> individual: serviço de <b>utilidade pública</b> de transporte remunerado de passageiros aberto ao público, ofertado por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;
24	Dep. Profª Dorinha Seabra Rezende	Acrescenta a atribuição de promover e estimular a participação popular através dos instrumentos previstos no Art. 15 da Lei (órgãos colegiados, ouvidorias, audiências e consultas públicas, além de comunicação, avaliação da satisfação dos cidadãos e usuários, e prestação de contas) aos entes federados incumbidos do planejamento e da gestão do sistema de mobilidade urbana.
25	Dep. Profª Dorinha Seabra Rezende	Obriga os órgãos gestores dos entes federativos a divulgarem amplamente as audiências e consultas públicas, como também a avaliação da satisfação dos cidadãos e usuários nos veículos de comunicação local e na internet, antes de finalizarem os processos de: elaboração e revisão periódica do



		Plano de Mobilidade Urbana, nas condições do artigo 24 da Lei; revisão das tarifas, previstos no artigo 9º da Lei; prorrogação de concessão ou permissão dos serviços de transporte público coletivo.
26	Dep. Áureo	Acrescenta instrumento de participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, qual seja a reclamação coletiva, com no mínimo 5% de assinaturas de usuários do sistema de transporte público coletivo de determinada localidade. Esse instrumento obriga o poder concedente a instaurar processo administrativo contra o concessionário, nos termos do art. 38 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.
27	Sen. Wilder Morais	<p>Altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, para dispor sobre a desapropriação de área contígua a uma obra. Essa área, destinada a reparcelamento do solo, abrange a reconfiguração do traçado de lotes e logradouros, para viabilizar o adequado aproveitamento do solo. Os lotes reparcelados poderão ser integrados ao patrimônio público, como bens dominicais ou serem alienados a terceiros. O reparcelamento de lotes para viabilizar obra pública pode ensejar a declaração de utilidade pública, para o que se exige a prévia aprovação de projeto, pelo Município, na forma do art. 9º da lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979.</p> <p>Nas áreas de utilidade pública, a desapropriação judicial do imóvel deve atender às etapas prévias de mediação (com duração de até três anos) e arbitragem (com duração de até dois meses). Na mediação, caberá ao Poder Público apresentar ao proprietário proposta de indenização em dinheiro em valor situado entre 120% a 150% do valor venal adotado como base de cálculo do IPTU, do ano da declaração de utilidade pública. Como opção tem-se a troca, parcial ou integral, por imóvel do empreendimento, ou por outro imóvel do desapropriante ou, ainda, por participação no capital de fundo de investimento imobiliário ou de sociedade criada para a execução do empreendimento.</p> <p>A fase arbitral dar-se-á com base no art. 9º da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996. O compromisso arbitral poderá adotar como critério de avaliação, norma técnica de instituição nacional ou internacional.</p>



28	Sen. Wilder Morais	Estende a exigência de Plano de Mobilidade Urbana para as regiões metropolitanas e as aglomerações urbanas. Esses planos deverão ser integrados ao plano de desenvolvimento urbano integrado de que trata o art. 10 da Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, em até sete anos, contados da data de vigência desta lei. 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. Encerrados os prazos referidos, os Municípios, regiões metropolitanas e aglomerações urbanas ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais até que atendam a exigência estabelecida nesta Lei.
29	Dep. Chico Lopes	Introduz nova diretriz na política tarifária do serviço de transporte público coletivo, qual seja a de implantação do passe livre estudantil, de acordo com regulamentação do poder público competente.
30	Dep. Weverton Rocha	Nos consórcio públicos ou convênios firmados entre Estados, Distrito Federal e Municípios, para delegar a estes entes a organização e a prestação dos serviços de transporte interestadual de caráter urbano, a responsabilidade de decidir sobre a gratuidade dos estudantes, passa da União para os conveniados.
31	Dep. Osmar Serraglio	Estabelece o táxi como único meio de transporte público individual legalizado. Altera a Lei nº 13.103, de 02 de março de 2015, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, para restringir a exploração do transporte remunerado individual de passageiros aberto ao público ao profissional taxista.
32	Dep. Júlio Lopes	Apresenta 34 mudanças no corpo da lei, abrangendo pedestre e ciclista, mediante infraestrutura adequada, com acessibilidade; a concepção de mobilidade urbana sob a perspectiva da inter, multi e transdisciplinaridade; a cooperação interfederativa para a integração e gestão compartilhadas entre as cidades inclusas em regiões metropolitanas e outras aglomerações urbanas; a diminuição dos deslocamentos pela proximidade do emprego e da moradia; exigência de contrapartida por prejuízos à mobilidade urbana; criação de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária devida a obras de mobilidade; concessão de futuros



		<p>benefícios tarifários e a revisão dos existentes com previsão de recursos orçamentários em lei;; incentivo ao uso de créditos tarifários eletrônicos, visando a segurança do serviço de transportes; fiscalização e controle dos serviços de transporte delegados mediante parceria entre os entes federativos, inclusive para combater o transporte ilegal de passageiros; o direito dos usuários de serem informados sobre: intervenções em mobilidade urbana planejadas ou realizadas por qualquer dos entes da federação; o cálculo, reajuste e revisão das tarifas de remuneração e pública cobradas pela prestação do serviço de transporte público coletivo, incluindo a remuneração do operador; além de terem acesso ao seu cartão de transporte por meio de aplicativo próprio; atribuição da União de prestar assistência financeira e manter serviço permanente de assistência técnica em mobilidade urbana para Estados, Distrito Federal e Municípios; atribuição aos Estados de: prestar assistência técnica e financeira aos Municípios; de executar, diretamente ou por meio de serviços autorizados, a inspeção veicular, unificando os controles de segurança e de emissão de poluentes; 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; atribui aos Municípios: planejar, executar e avaliar o transporte de pessoas e carga, em consonância com o plano diretor municipal e com outros instrumentos da política de desenvolvimento e de expansão urbana; regulamentar os serviços de transporte urbano; implantar programas próprios de inspeção veicular, desde que tenha frota a partir de três milhões de veículos; o Plano de Mobilidade Urbana deve: conter proposta de logística para o transporte de carga, ouvidos os agentes privados e empregar tecnologia de informação e comunicação; ser integrado também ao plano de desenvolvimento urbano integrado previsto na Lei da Metrópole; previsão de cinco anos para a integração e elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, contados da data de publicação da lei de conversão</p>
--	--	---



		desta Medida Provisória, a qual passa a vigor após noventa dias da data de sua publicação oficial.
33	Sen. Cidinho Santos	Amplia em até 10% o repasse de recursos federais para a mobilidade urbana aos Municípios que elaborarem o Plano de Mobilidade Urbana até 31 de dezembro de 2017. Esse valor pode ser usado na antecipação de obras e serviços já contratados ou no pagamento de contrapartida por eles devida, desde que seja acima de 5% do valor do convênio ou abaixo da metade da contrapartida original, o que for maior. Os adicionais serão previstos nas leis orçamentárias de 2018.
34	Sen. Cristovam Buarque	Prevê a escolha de até cinco Planos de Mobilidade Urbana, incluindo capital de Estado e o Distrito Federal, como projetos-piloto, os quais terão prioridade no recebimento de recursos destinados à mobilidade urbana, conforme regulamentação.
35	Dep. Pedro Uczai	Atribui aos municípios garantir iluminação adequada nos pontos de embarque e desembarque de passageiros do transporte público coletivo inseridos em seu território. Determina que a energia utilizada para o fim proposto tenha origem em fontes limpas e renováveis.
36	Sen. Wilder Morais	Acresce no Estatuto da Cidade, dois requisitos para o plano diretor: a delimitação das áreas verdes urbanas, na forma do art. 3º, XX da Lei nº 12.651, de 25 de maio de 2012, e a delimitação das áreas urbanas a serem reflorestadas.
37	Dep. Orlando Silva	Introduz como diretriz para orientar a política tarifária do serviço de transporte público: a implantação do passe livre para estudantes, de acordo com regulamentação do poder público competente.

**Antonia Maria de Fatima Oliveira**

Consultora Legislativa da Área XIII  
Desenvolvimento Urbano, Trânsito e Transportes