



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 906, DE 2019

Rafael Henrique Santos Soares
Consultor Legislativo da Área XIII
Desenvolvimento Urbano, Trânsito e Transportes

NOTA DESCRITIVA

NOVEMBRO DE 2019

O conteúdo deste trabalho não representa a posição da Consultoria Legislativa, tampouco da Câmara dos Deputados, sendo de exclusiva responsabilidade de seu autor.

© 2019 Câmara dos Deputados.

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

O conteúdo deste trabalho é de exclusiva responsabilidade de seus(suas) autores(as), não representando a posição da Consultoria Legislativa, caracterizando-se, nos termos do art. 13, parágrafo único da Resolução nº 48, de 1993, como produção de cunho pessoal do(a) consultor(a).

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO DA MP Nº 906/2019	4
DESCRIÇÃO DA MP Nº 906/2019	4
Municípios obrigados a elaborar o PMU	5
Integração com demais planos.....	5
Prazo para elaboração do PMU	5
Comunicação da aprovação do PMU	5
Vedação de acesso a recursos do OGU	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 43/2019 MDR	6
EMENDAS PARLAMENTARES	7

Medida Provisória nº 906, de 2019

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

APRESENTAÇÃO DA MP Nº 906/2019

A Medida Provisória nº 906, de 19 de novembro de 2019¹, altera o art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que trata do Plano de Mobilidade Urbana.

Por meio da Mensagem nº 594, de 19/12/2019, o Presidente da República submeteu o texto da MP nº 906/2019 à deliberação do Congresso Nacional, aplicando-se, além dos ditames do art. 62 da Constituição Federal, as disposições constantes na Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 8/5/2002, que disciplina a apreciação de medidas provisórias.

Durante o prazo para apresentação de emendas, encerrado em 26/11/2019, foram recebidas 46 sugestões de melhoria do texto. A apreciação da matéria deve ocorrer até 28/02/2020², em regime de urgência a partir de 14/02/2020³.

DESCRIÇÃO DA MP Nº 906/2019

A MP nº 906/2019 altera o art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Esse artigo dispõe sobre o Plano de Mobilidade Urbana — PMU —, instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O texto promove as seguintes alterações:

¹ Publicada no Diário Oficial da União de 20 de novembro de 2019

² Art. 10 da Res. 1/2002-CN combinado com o art. 62 da CF

³ Art. 9º da Res. 1/2002-CN combinado com o art. 62 da CF

Municípios obrigados a elaborar o PMU

A nova redação dada ao § 1º do art. 24 da Lei nº 12.587/2012 obriga que seja elaborado e aprovado o PMU nos “Municípios com mais de vinte mil habitantes e em todos aqueles que integrem regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a um milhão de habitantes”. A alteração extingue, assim, a obrigação vigente até então, de elaboração do PMU por parte dos Municípios obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, ainda que com população menor que vinte mil habitantes.

Integração com demais planos

A nova redação dada ao § 1º do art. 24 da Lei nº 12.587/2012 determina que o PMU elaborado e aprovado deve ser integrado e compatível não somente com o plano diretor, mas também com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana, quando couber.

Prazo para elaboração do PMU

A nova redação dada ao § 4º e a revogação do § 3º do art. 24 da Lei nº 12.587/2012 têm como efeito a prorrogação do prazo para elaboração e aprovação do PMU, compatível com plano diretor municipal existente ou em elaboração, até **12 de abril de 2021**.

Comunicação da aprovação do PMU

O § 7º, incluído no art. 24 da Lei nº 12.587/2012, obriga os Municípios a informar à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional a aprovação dos seus respectivos PMU.

Vedação de acesso a recursos do OGU

O § 8º, incluído no art. 24 da Lei nº 12.587/2012, impede o recebimento de recursos do Orçamento Geral da União consignados à

Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional, por parte de Municípios que não tenham aprovado seu PMU até 12 de abril de 2021. Admite, contudo, o repasse de recursos por meio de instrumentos previamente celebrados.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 43/2019 MDR

A EM nº 43/2019 MDR, apresenta como justificativa da mudança nos critérios para obrigatoriedade de elaboração do PMU a dificuldade de verificação objetiva dos Municípios obrigados a elaborar o plano diretor. Destaca “municípios integrantes de áreas de especial interesse turístico ou em áreas de influência de empreendimentos de impacto” como exemplos de situações nas quais a Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos — Semob — tem dificuldade em verificar o cumprimento do disposto pelo Estatuto da Cidade, que dispõe sobre o plano diretor. Esse cenário, segundo a EM, dificulta a comprovação do cumprimento das exigências legais para o repasse dos recursos federais ao Município, o que pode expor a administração federal a ilegalidades em sua atuação. Argumenta que o critério proposto é mais objetivo e mais aderente ao tema tratado, pois se associa diretamente à necessidade de políticas de mobilidade melhor estruturadas em razão do tamanho da população e a integração metropolitana.

Com relação à prorrogação do prazo promovida pela MP, a EM esclarece que, apesar dos esforços da Semob, que envolveram programas de assistência técnica e financeira aos Municípios, poucos são aqueles que elaboraram e aprovaram seu PMU. Pondera que a “penalidade imposta pela Lei nº 12.587/12 àqueles Municípios obrigados que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até 12 de abril de 2019 é a impossibilidade de acesso de recursos federais destinados à mobilidade urbana, até que atendam à exigência da Lei”. Ao se avaliar o impacto dessa restrição, concluiu-se que apenas pouco mais de 10% dos Municípios obrigados à elaboração do Plano continuariam aptos a acessar recursos federais. Diante do tamanho do impacto, considerou-se importante ampliar o prazo de elaboração do PMU em mais 2 anos.

A imposição de comunicação à Semob, segundo a EM, se deve ao fato de a essa Secretaria competir a avaliação da Política Nacional de

Mobilidade Urbana. Já o texto referente ao acesso a recursos do OGU visa dar mais clareza e objetividade à restrição imposta aos Municípios que não elaborarem e aprovarem o PMU no prazo estabelecido. A expressão “recursos do Orçamento Geral da União consignados à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional” evitará discussões com relação à origem dos recursos cujo acesso será vedado. Assim, a penalidade “não se aplicará a casos onde o investimento é feito com recursos de financiamento oriundo de outras fontes, como o FGTS, por exemplo”.

EMENDAS PARLAMENTARES

À MP nº 906/2019 foram apresentadas 46 emendas descritas a seguir:

Nº	Autor	Descrição
1	Senador Lasier Martins	Estabelece 12 de abril de 2022 como prazo para elaboração do PMU.
2	Senador Lasier Martins	Altera o texto do § 8º do art. 24 da Lei nº 12.587/2012 para permitir repasse de recursos do Orçamento Geral da União consignados à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional a Municípios que não tenham elaborado e aprovado o PMU após o prazo estabelecido no § 4º, caso os recursos se destinem à própria elaboração de Plano de Mobilidade Urbana.
3	Senador Otto Alencar	Altera o critério estabelecido no § 1º do art. 24 da Lei nº 12.587/2012 para que Municípios com mais de trinta mil habitantes e em todos aqueles que integrem regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a um milhão de habitantes sejam obrigados a elaborar o PMU.

4	Deputado André Figueiredo	Altera o § 4º do art. 24 da Lei nº 12.587/2012 para estabelecer cronograma de elaboração do PMU, no qual, os diferentes prazos de elaboração do PMU estão associados à faixa de tamanho populacional em que se enquadra o Município.
5	Deputado André Figueiredo	Altera o critério estabelecido no § 1º do art. 24 da Lei nº 12.587/2012 para incluir Municípios que integrem “regiões turísticas com interesses comuns” entre os que são obrigados a elaborar e aprovar o PMU.
6	Deputado Hildo Rocha	Estabelece 12 de abril de 2024 como prazo para elaboração do PMU.
7	Deputado Mário Heringer	Altera o inciso VIII do <i>caput</i> do art. 24 da Lei nº 12.587/2012 para incluir “áreas de paraciclos” entre os espaços a serem contemplados pelo PMU.
8	Deputado Mário Heringer	Altera o art. 23 da Lei nº 12.587/2012 para incluir entre os instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade a serem utilizados pelos Entes Federativos os “paraciclos como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana”.
9	Deputado Mário Heringer	Altera o art. 37 do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) para incluir “demanda por estacionamento de veículos automotores” e “segurança pública” como questões a serem analisadas no estudo prévio de impacto de vizinhança.
10	Deputado Pompeo de Mattos	Altera o art. 16 da Lei nº 12.587/2012 para atribuir à União a obrigação de “direcionar recursos federais para elaboração de PMU para Municípios abaixo de 100 mil habitantes, com alto índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de mortos no trânsito por grupos de veículos e que possuem menos recursos.”

11	Senador Acir Gurgacz	Altera o art. 23 da Lei nº 12.587/2012 para incluir entre os instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade a serem utilizados pelos Entes Federativos “fundo interfederativo para financiamento do transporte público coletivo urbano. Estabelece que parte do pagamento pelo uso de estacionamentos sejam destinados ao fundo.
12	Senador Acir Gurgacz	Altera as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelecidas no art. 6º da Lei nº 12.587/2012, para que a priorização de projetos envolva, também, corredores exclusivos e faixas preferenciais em vias urbanas. Inclui, ainda, mais duas diretrizes: benefícios tributários ao usuário e contribuição de melhoria nos casos de valorização de imóveis decorrente de investimentos em mobilidade.
13	Senador Acir Gurgacz	Altera as diretrizes da política tarifária do serviço de transporte público coletivo, estabelecidas no art. 8º da Lei nº 12.587/2012, para que benefícios tarifários sejam custeados com “recursos financeiros específicos previstos em lei”. Estabelece prazo de 7 anos para que os benefícios em vigor se adequem à nova norma.
14	Senador Acir Gurgacz	Revoga dispositivos da Lei nº 12.996/2014, que atribuíam à ANTT competência para fixar as tarifas máximas dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros até junho de 2019.
15	Senador Acir Gurgacz	Revoga dispositivos da Lei nº 10.233/2001, para que o transporte rodoviário regular de passageiros não seja prestado por meio de autorização.
16	Senador Acir Gurgacz	Altera a Lei nº 10.233/2001, para que o transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros seja prestado sob regime de permissão.

17	Senador Acir Gurgacz	Impõe à ANTT a elaboração de plano de outorgas dos serviços de transporte coletivo interestadual de passageiros.
18	Senador Acir Gurgacz	Altera as atribuições da União definidas no art. 16 da Lei nº 12.587/2012 para incluir a prestação de serviço de transporte público regular rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, por meio de permissão, mediante licitação.
19	Senador Acir Gurgacz	Altera a Lei nº 12.996/2014, para incluir a inviabilidade técnica e econômica como hipóteses nas quais se admite a limitação para o número de autorizações para o serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.
20	Deputado Bosco Costa	Propõe que, quando apontadas como necessárias pela população, por meio dos instrumentos previstos no art. 15 da Lei nº 12.587/2012, a instalação de controladores eletrônicos de velocidade em rodovias seja priorizada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.
21	Deputada Rosana Valle	Altera o art. 5º da Lei nº 12.587/2012, que define os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para determinar prevalência para o modal metroferroviário “na obtenção de recursos públicos ou privados para sua implantação e expansão no transporte de pessoas e cargas, em regiões metropolitanas e ligações regionais entre Municípios e Estados”.
22	Senador Randolfe Rodrigues	Inclui, na Lei nº 12.587/2012, previsão para que os Municípios que elaborarem o PMU tenham prioridade na obtenção de recursos do Orçamento Geral da União.
23	Deputado Mauro Lopes	Altera as disposições da Lei nº 12.587/2012 referentes ao transporte por aplicativo, para obrigar Municípios e DF a observar, na regulamentação do serviço:

		dimensionamento da frota, nunca maior que a de taxi; garantia de sustentabilidade do transporte coletivo; vedação à utilização de veículos de grande capacidade; acessibilidade; e identificação. Determina destinação de parte da contribuição incidente no transporte por aplicativo para um fundo. Estabelece obrigatoriedade de exame toxicológico para motoristas de transporte por aplicativo e atribui ao poder público competência para “estabelecer multas e sanções administrativas de apreensão e recolhimento do veículo”.
24	Deputado Mauro Lopes	Altera o art. 9º da Lei nº 12.587/2012 para incluir a ‘concessão patrocinada’ entre as modalidades cujo regime econômico e financeiro deverá ser estabelecido no respectivo edital de licitação. Inclui como diretriz de contratação a repartição de riscos referentes a “caso fortuito, força maior, fato príncipe e álea econômica extraordinária” e a “caracterização da inadimplência do poder concedente”.
25	Deputado Mauro Lopes	Altera a Lei nº 12.587/2012 para estabelecer que a remuneração por serviços de transporte por aplicativo deve ser feita “mediante pagamento único”. Determina o registro das plataformas que oferecem o serviço em “órgãos públicos afetos”.
26	Senador Jader Barbalho	Estabelece 12 de abril de 2022 como prazo para elaboração do PMU. Determina que Poder Executivo da União fornecerá apoio financeiro aos Municípios para a elaboração do Plano.
27	Senador Acir Gurgacz	Altera a Lei nº 12.996/2014 para incluir a inviabilidade técnica e econômica como hipóteses nas quais se admite a limitação para o número de autorizações para o serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

28	Senador Acir Gurgacz	Revoga o § 3º do art. 77 da Lei nº 10.233/2001, para eliminar a fixação de valor da taxa de fiscalização do transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros.
29	Senador Acir Gurgacz	Altera a Lei nº 12.587/2012 e a Lei nº 9.503/1997 para regular o trânsito dos patinetes elétricos.
30	Senadora Mara Gabriilli	Altera a Lei nº 12.587/2012 para impedir o recebimento de recursos do OGU por parte de Municípios que não elaboraram o plano de rotas acessíveis de que trata o § 3º do art. 41 da Lei nº 10.257/ 2001.
31	Senadora Mara Gabriilli	Altera a Lei nº 12.587/2012 para estabelecer que o PMU deve contemplar a acessibilidade e segurança dos espaços e calçadas.
32	Deputado Vinicius Poit	Inclui, na Lei nº 12.587/2012, regulamentação do serviço de transporte privado coletivo de passageiros em caráter complementar ao serviço regular.
33	Deputado Vinicius Poit	Altera a Lei nº 12.587/2012 e a Lei nº 9.503/1997 para regular o trânsito de veículo “ciclo motorizado elétrico e transporte autopropelido”.
34	Deputado Vinicius Poit	Altera a Lei nº 12.587/2012 e a Lei nº 9.503/1997 para regular o trânsito de veículo “ciclo motorizado elétrico e transporte autopropelido” e o transporte privado coletivo de passageiros em caráter complementar ao serviço regular.
35	Deputado Ronaldo Carletto	Altera a alínea “a” do inciso I do art. 24 da Lei nº 10.233/2001, para que dependa de concessão “o transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros”, excluindo, conseqüentemente, dessa hipótese a “exploração das ferrovias, das rodovias, das vias navegáveis e dos portos organizados que compõem a infraestrutura do Sistema Nacional de Viação” (texto da

		alínea atualmente em vigor). Impõe à ANTT a elaboração de plano de outorgas dos serviços de transporte coletivo interestadual de passageiros. Revoga dispositivos da Lei nº 10.233/2001, para que o transporte rodoviário regular de passageiros não seja prestado por meio de autorização. Revoga dispositivos da Lei nº 12.996/2014 que atribuíam à ANTT competência para fixar as tarifas máximas dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros até junho de 2019.
36	Deputado Felipe Carreras	Altera o § 4º do art. 24 da Lei nº 12.587/2012 para estabelecer cronograma de elaboração do PMU, no qual, os diferentes prazos de elaboração do PMU estão associados à faixa de tamanho populacional em que se enquadra o Município.
37	Deputado Mauro Lopes	Altera as disposições da Lei nº 12.587/2012 referentes ao transporte por aplicativo, para obrigar Municípios e DF a observar, na regulamentação do serviço: garantia de sustentabilidade do transporte coletivo; vedação à utilização de veículos de grande capacidade; e tributação. Determina que o motorista compartilhe dados sobre as viagens e sobre o faturamento e que vistorie anualmente seu veículo em oficinas acreditadas pelo Inmetro.
38	Deputado Da Vitória	Altera a Lei nº 12.587/2012 para conferir ao poder público competência para estabelecer multas e sanções administrativas para o combate ao transporte ilegal de passageiros.
39	Deputado Paulo Pimenta	Altera o critério estabelecido no § 1º do art. 24 da Lei nº 12.587/2012, para que Municípios com mais de cinquenta mil habitantes e em todos aqueles que integrem regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas

		com população total superior a um milhão de habitantes sejam obrigados a elaborar o PMU.
40	Deputado Paulo Pimenta	Estabelece 11 de outubro de 2022 como prazo para elaboração do PMU.
41	Senador Rogério Carvalho	Altera a nova redação dada ao §1º do art. 24 da Lei nº 12.587/2012, para remover a expressão “quando couber” do trecho “deverá ser elaborado e aprovado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os seus planos diretores e, quando couber , com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana”.
42	Senador Rogério Carvalho	Altera a Lei nº 12.587/2012 para extinguir o prazo estabelecido para elaboração do PMU e o impedimento de acesso a recursos do OGU aplicável àqueles Municípios que não cumprirem esse prazo.
43	Senador Rogério Carvalho	Altera a Lei nº 12.587/2012 para estabelecer que deverão elaborar e aprovar o PMU, além dos Municípios com mais de 20 mil habitantes, aqueles que integrem regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior vinte mil habitantes.
44	Senador Rogério Carvalho	Altera o § 8º do art. 24 da Lei nº 12.587/2012 para substituir o impedimento de acesso a recursos do OGU, aplicável àqueles Municípios que não elaborarem o PMU no prazo, por estímulos para que o façam. Propõe “concessão de estímulos econômicos e materiais, e concessão de prêmios, bem como auxílio técnico e especializado para feitura do referido plano”.

45	Deputado Carlos Zarattini	Altera o art. 11-A da Lei nº 12.587/2012 para atribuir aos Municípios e DF a competência para autorizar, além de regulamentar e fiscalizar, o transporte por aplicativo.
46	Deputado Luizão Goulart	Inclui, no art. 24 da Lei nº 12.587/2012, determinação de avaliação da necessidade de “adequações, ampliações ou abertura de novas travessias de passagem em nível devidamente sinalizadas”.

Rafael Henrique Santos Soares
Consultor Legislativo da Área XIII
Desenvolvimento Urbano, Trânsito e Transportes

2019-24384