



A NOVA MOBILIDADE URBANA PARA A SUA CIDADE

TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE

(Lei nº 12.587 de 2012)





Frente Nacional de Prefeitos

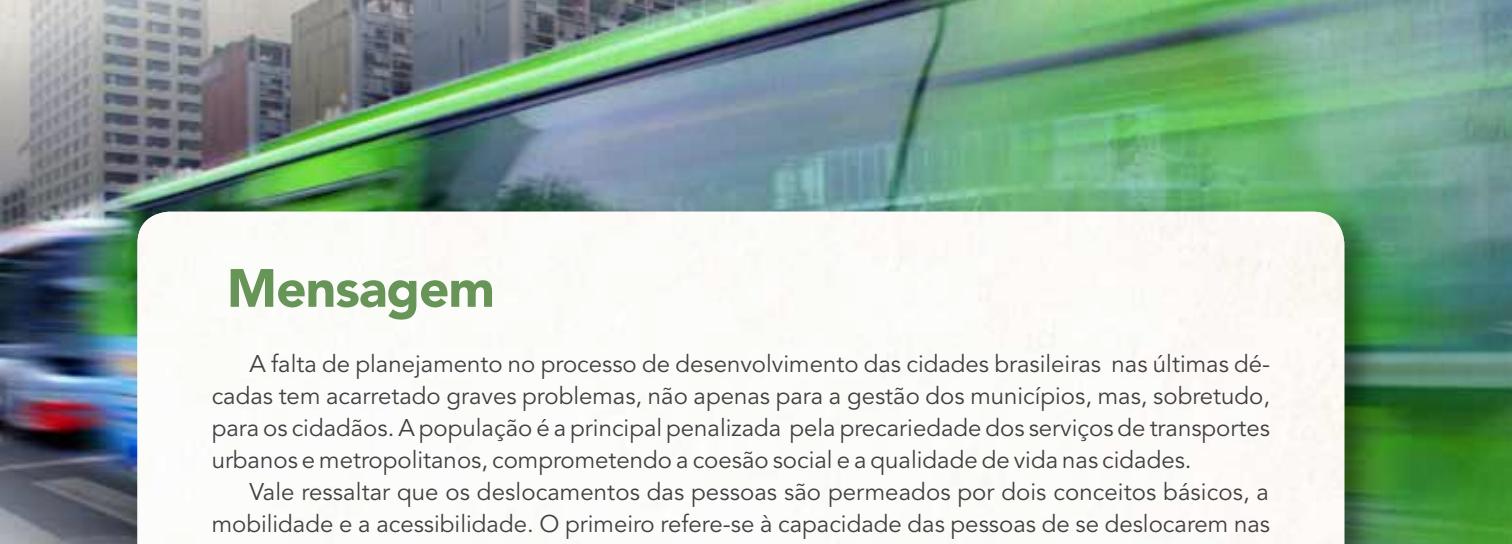
A NOVA MOBILIDADE URBANA PARA A SUA CIDADE

TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE

(Lei nº 12.587 de 2012)



MARÇO DE 2012



Mensagem

A falta de planejamento no processo de desenvolvimento das cidades brasileiras nas últimas décadas tem acarretado graves problemas, não apenas para a gestão dos municípios, mas, sobretudo, para os cidadãos. A população é a principal penalizada pela precariedade dos serviços de transportes urbanos e metropolitanos, comprometendo a coesão social e a qualidade de vida nas cidades.

Vale ressaltar que os deslocamentos das pessoas são permeados por dois conceitos básicos, a mobilidade e a acessibilidade. O primeiro refere-se à capacidade das pessoas de se deslocarem nas cidades visando à execução de suas atividades. Já a acessibilidade é a possibilidade de atingir os destinos desejados.

Apesar da importância do tema, o Estatuto das Cidades, de 2001, não foi suficiente para orientar as questões da mobilidade urbana, pois se limitou a exigir um plano de transporte integrado apenas para os municípios com mais de 500 mil habitantes.

A preocupação com a crise da mobilidade urbana e metropolitana, bem como a necessidade de prover ao cidadão condições de acessibilidade às zonas de interesse coletivo, aliada à oferta de um transporte público de maior qualidade, proporcionou as condições para a aprovação e sanção da Lei nº 12.587, de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A nova lei objetiva contribuir para o acesso universal à cidade, estabelecendo que as condições para os deslocamentos das pessoas e bens estão relacionadas ao desenvolvimento urbano e à melhoria do transporte público.

Diante disso, a Frente Nacional de Prefeitos, em parceria colaborativa com o Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos em Transportes Urbanos e Trânsito, a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), apresenta esta cartilha com o objetivo de contribuir para que os princípios, diretrizes e ditames da nova lei possam proporcionar um ambiente favorável para o desenvolvimento de uma nova mobilidade urbana sustentável em benefício da população brasileira.

Brasília (DF), 26 de março de 2012

Prefeito João Coser
Prefeito de Vitória (ES)
Presidente da Frente Nacional de Prefeitos

SUMÁRIO

Princípios e Diretrizes para o Transporte nas Cidades	8	
	10	O Papel da Tarifa no Transporte Público
Regulação dos Serviços	13	
	14	Direitos e Obrigações dos Usuários
O que Compete ao Poder Público?	16	
	19	A Melhoria da Gestão do Transporte Público Urbano
Plano de Mobilidade Urbana	21	
	23	Referências Bibliográficas
Anexo - Lei nº 12.587 de 2012	24	

Princípios e Diretrizes para o Transporte nas Cidades

A nova lei da Mobilidade Urbana, sancionada em janeiro de 2012, estabelece os princípios, as diretrizes e os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana¹ de forma clara e objetiva, o que facilitará a aplicabilidade nos casos concretos referentes ao assunto.

Esses princípios tratam-se de conceitos abrangentes que visam orientar a compreensão do texto da lei e podem servir como base para elaboração de novas normas a respeito do assunto, ou seja, leis, decretos ou outros atos administrativos.

As diretrizes, por sua vez, são normas de procedimento que pretendem atingir uma meta ou objetivo. São nas diretrizes descritas nesta cartilha que a Política Nacional de Mobilidade Urbana foi embasada.

É importante ressaltar que essa nova legislação foi concebida respeitando a competência constitucional de cada ente federativo, ou seja, União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Além disso, não existe relação hierárquica dessa lei com as outras legislações aplicadas à questão, como a Lei nº 8.666/93 (Lei das Licitações), a Lei nº 8.987/95 (Lei das Concessões), a Lei nº 10.257/2001 (Estatuto das Cidades). Ou seja, a Lei nº 12.587/2012 é uma lei ordinária e está no mesmo patamar das demais leis.



Princípios da Mobilidade Urbana

- acessibilidade universal;
- desenvolvimento sustentável das cidades nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- igualdade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- segurança nos deslocamentos das pessoas;
- justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso de diferentes modos e serviços;
- igualdade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana

- 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 federados;
- prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- reduzir os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- integração das cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

O Papel da Tarifa no Transporte Público

A Lei nº 12.587/2012 também inovou ao estabelecer diretrizes para a política tarifária do serviço de transporte público coletivo².

Diretrizes da Política Tarifária

- I promoção da igualdade 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



Gratuidades – Os benefícios tarifários, mais conhecidos como gratuidades, impactam as tarifas das cidades brasileiras em cerca de 17%, provocando uma injustiça social. Essa injustiça não é sentida pela concessão dos benefícios em si, pois na maioria dos casos eles são justos, mas sim pelo fato de sobrecarregar apenas uma parcela da população (os usuários pagantes dos sistemas de transporte público) com os ônus desses benefícios.

Apesar de estar longe da solução ideal, a nova lei estabelece que os municípios terão que divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo³. Essa será uma ação importante para que os usuários do transporte público tenham conhecimento de todas as gratuidades concedidas e o quanto isso repercute no valor da passagem.

Vale observar que a lei não estabelece como será essa divulgação e nem a periodicidade com que será apresentada. Essa missão é atribuída ao poder público local.

Já para a concessão de novos benefícios tarifários deve-se observar o teor do artigo 35 da Lei nº 9.074/95. De acordo com o texto, as novas gratuidades são condicionadas à previsão, em lei, da origem dos recursos ou da simultânea revisão da estrutura tarifária.

Tarifa de Remuneração⁴

É a remuneração do operador dos serviços. Ela resulta da soma do preço pago pelo usuário do serviço à receita procedente de outras fontes de custeio. Esse valor deve cobrir todos os custos do serviço prestado.

Tarifa Pública

É o valor da passagem paga diariamente pelo cidadão pela utilização do serviço de transporte público coletivo.

A nova legislação traz de forma conceitual a definição de déficit e superávit tarifário⁵. Na ocorrência do primeiro, o poder público municipal poderá optar pela adoção de subsídio tarifário. Neste caso, 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.

Já o superávit tarifário ocorre quando se registra uma receita adicional originada em determinados serviços delegados. Neste caso, cabe ao poder público gestor do transporte público destinar a receita extra ao próprio Sistema de Mobilidade Urbana ou sistema de transporte público local.

³ Art. 8º, parágrafo 2º, da Lei 12.587/2012.

⁴ Art. 9º, parágrafos 1º e 2, da Lei 12.587/2012.

⁵ Art. 9º, parágrafos 3º e 4º, da Lei 12.587/2012.

Reajuste ou Revisão da Tarifa?

O gestor do sistema de transporte público é o responsável pela fixação das tarifas, bem como pelo reajuste e revisão da tarifa de remuneração e da tarifa pública cobrada do usuário⁶.

Preliminarmente, é importante distinguir reajuste da tarifa e revisão da tarifa.

No reajuste, a tarifa é apenas atualizada a fim de acompanhar a variação normal do preço dos insumos, sem que se lhe agreguem acréscimos, pois não há elementos novos interferentes a ela. Esse reajuste normalmente justifica-se para corrigir os efeitos da inflação.

Já a revisão das tarifas é uma reconsideração ou reavaliação do valor acordado originalmente no contrato de concessão. Isso ocorre apenas quando o serviço concedido vier a sofrer o impacto de fatores incidentais, previstos ou não no contrato, que podem comprometer o seu equilíbrio-econômico financeiro. Tais fatores podem ser originários de medidas de alcance geral, como adoção de novos tributos do poder público, sem relação com a qualidade de poder delegante, e de eventos previsíveis ou imprevisíveis, como evolução tecnológica e crises econômicas.

A similaridade está na periodicidade do reajuste ou revisão das tarifas, a qual deve ser estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo, que inclui a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas operadoras para os usuários.

Além disso, o poder público poderá, em caráter excepcional, elaborar uma revisão extraordinária das tarifas por ato de ofício ou mediante a provocação da empresa operadora. Nesse último caso, a empresa deve enviar um requerimento com todos os elementos indispensáveis e comprobatórios para embasar a decisão do poder público.

Desconto na Tarifa - Outra inovação da lei é o direito da empresa operadora do serviço de transporte público - por sua conta e risco e sob anuência do poder público - de conceder descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração⁷.

⁶ Art. 9º, parágrafos 7º ao 10º, da Lei 12.587/2012.

⁷ Art. 9º, parágrafo 12, da Lei 12.587/2012.



Regulação dos Serviços

Considerando a existência de legislações que tratam especificamente de licitações e normas de contratação de serviços públicos - as leis nº 8.666/93 (Lei das Licitações) e nº 8.987/95 (Lei das Concessões)-, a nova lei traz apenas as diretrizes a serem observadas nos processos de licitação e aplicados diretamente no setor⁸.

Essas diretrizes trazem as garantias necessárias ao processo de licitação, entre as quais merecem destaque:

- fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;
- alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;
- identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Transporte Privado Coletivo – Esse tipo de serviço realizado entre pessoas físicas ou jurídicas, mais conhecidos como “fretamento”, passa a depender de autorização pública, devendo ser disciplinado mediante legislação e fiscalizado pelo poder público competente. Essa exigência deve-se ao princípio de garantir a segurança nos deslocamentos das pessoas⁹.

Transporte Público Individual de Passageiros - A organização dos serviços de transporte público individual de passageiros, popularmente conhecidos como “táxis”, mereceu uma atenção especial¹⁰. Esses serviços devem ser prestados por permissão, ou seja, devem ser objeto de licitação pública, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal com base nos requisitos de segurança, conforto, higiene e qualidade. Esses requisitos inclusive coincidem com as exigências impostas para esse serviço público no Código de Trânsito Brasileiro.

Além disso, foi estabelecida uma definição legal para os táxis, para fins de aplicabilidade da lei, sendo que a principal característica refere-se a viagens individualizadas¹¹. Dessa forma, cria-se um impedimento de ordem legal sobre a existência do “táxi lotação”, em que é realizado o transporte coletivo de passageiros, de acordo com a conveniência do permissionário.

⁸ Art. 10 a 13 da Lei 12.587/2012.

⁹ Art. 11 e Art. 5º, inciso VI, da Lei 12.587/2012.

¹⁰ Art. 12 da Lei 12.587/2012.

¹¹ Art. 4º, inciso VIII da Lei 12.587/2012.



Direitos e Obrigações dos Usuários

Os usuários foram contemplados na Lei de Mobilidade Urbana com um capítulo que trata dos seus direitos sem prejuízo aos estabelecidos no Código de Defesa do Consumidor e na Lei das Concessões, tais como o direito de receber um serviço adequado, eficiente e eficaz e serem informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre os seus direitos e responsabilidades, sobre os padrões de qualidade e quantidade dos serviços, assim como os direitos e obrigações dos operadores dos serviços

Ainda, é direito dos usuários serem informados sobre as suas responsabilidades. A Lei admite na regulamentação dos serviços que se estabeleçam deveres aos usuários¹², mas que esses sejam informados em linguagem acessível e de fácil compreensão. Práticas como essa podem ser observadas em regulamentos de transporte público de alguns municípios brasileiros. Esses regulamentos estabelecem deveres para o passageiro, como contribuir para conservação da infraestrutura e dos equipamentos empregados no serviço de transporte público e portar-se de modo adequado, respeitando

Responsabilidades dos usuários em Curitiba/PR

- contribuir para manter em boas condições os equipamentos urbanos e os veículos, por meio dos quais lhes são prestados os serviços;
- portar-se de modo adequado, respeitando os demais usuários, fiscais e operadores, mantendo a ordem e bons costumes nos veículos, estações tubo e terminais;
- pagar a tarifa corretamente;
- identificar-se quando for usuário isento, conforme legislação vigente;
- contribuir, informando à URBS e ou órgão de segurança quaisquer atos dos operadores ou usuários que venham em prejuízo à sustentabilidade do Sistema, bem como quaisquer atos de vandalismo que possam causar prejuízos ao Sistema de Transporte;
- apresentar o cartão transporte ou outro comprovante de passagem à fiscalização da URBS, quando solicitado;
- não comercializar, panfletar ou pedir esmolas no interior dos veículos, estações tubo, pontos de ônibus e terminais de integração;
- não utilizar o sistema de modo que comprometa a higiene dos veículos, estações tubo, terminais ou seus ocupantes;
- não transportar produtos que comprometam a segurança e conforto dos demais usuários.

os demais usuários e representantes das empresas operadoras e do órgão gestor do serviço público.

Tal prática pode ser comprovada, por exemplo, no artigo 109 do Decreto nº 1.356/2008, do município de Curitiba (PR), que dispõe sobre o regulamento dos serviços de transporte coletivo de passageiros, no qual estão disciplinadas as responsabilidades dos usuários.

Conselhos de Mobilidade Urbana – A lei garante a participação da população no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, mediante os órgãos colegiados da sociedade civil. Esses organismos devem ter a participação de representantes do poder executivo, da sociedade civil e das empresas operadoras do serviço de transporte público.

A participação da sociedade é garantida mediante as ouvidorias de órgão gestor do transporte público. Na composição dos órgãos colegiados, o gestor poderá optar por algumas entidades e órgãos, conforme exemplo na imagem abaixo.



O que Compete ao Poder Público?

Por se tratar de uma lei que visa a implantação de uma política pública em todo o país, foram estabelecidas algumas atribuições aos entes federativos¹³, no caso, União, Estados, Distrito Federal e Municípios e, de acordo com as suas competências definidas na Constituição Federal.

União

Principais atribuições

- Assistência técnica e financeira a projetos estruturantes
- Capacitação de agentes e entidades públicas

Possui a missão de prestar assistência técnica e financeira aos demais entes federativos, quando se tratar de melhoria da mobilidade urbana e do transporte público, mediante convênios, projetos específicos e repasse de recursos orçamentários.

Além disso, a lei define claramente a obrigação da União em estimular a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidades nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas, mediante ações coordenadas com os Municípios e Estados interessados, o que certamente propiciará o desenvolvimento e implantação de redes de transporte público mais eficientes.

Outro ponto que merece destaque é a obrigação da União em contribuir para a capacitação contínua de pessoas e para o desenvolvimento das instituições, ambas vinculadas à Política de Mobilidade Urbana nos demais entes federativos.

Observa-se ainda que a partir da vigência lei, a União poderá delegar aos Estados, Distrito Federal e Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de passageiros de caráter urbano.

No país, existem alguns casos, como os serviços de transporte público que ligam as cidades de Luziânia e Valparaíso (GO) à Brasília (DF), bem como a ligação de Timon (PI) à São Luís (MA), e a ligação internacional entre Foz do Iguaçu (PR) a Ciudad del Este, no Paraguai. Para tanto, será necessária a celebração de consórcio público ou convênio.

Estados

Principais atribuições

- Integração dos serviços em aglomerados urbanos e regiões metropolitanas
- Política tributária de incentivos

A descentralização na gestão do transporte público, conforme é feita em serviços privativos da União, também passa a ser estabelecida para os Estados. Logo, estes poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, referentes às regiões metropolitanas e aglomerados urbanos.

Política Tributária Mais Justa - Com a publicação dessa lei, os Estados deverão estabelecer uma política tributária de incentivos fiscais para viabilizar a política de mobilidade urbana. Ou seja, estabelecer um tratamento tributário diferenciado, como o ICMS com alíquotas mais módicas ou até mesmo a isenção, possibilitando a redução do custo dos sistemas de transporte público coletivo urbano e de característica urbana e, conseqüentemente, reduzindo as tarifas aos usuários.

Boas Práticas Tributárias

O Distrito Federal e o Estado do Amazonas isentam de ICMS o óleo diesel destinado aos serviços de transporte público coletivo de Brasília e Manaus, respectivamente. Já os Estados do Ceará, Rio de Janeiro e Pernambuco reduziram em 50% a alíquota de ICMS incidente sobre o óleo diesel utilizado serviço em suas capitais e regiões metropolitanas.



Municípios

Principais atribuições

- Planejar e executar a Política Nacional de Mobilidade Urbana
- Prestar direta ou indiretamente os serviços de transporte público
- Capacitação de agentes

Preliminarmente, é importante destacar que a competência constitucional do Município para organizar e manter os serviços públicos locais é reconhecida como um dos princípios basilares de sua autonomia administrativa, tendo como característica principal o “interesse local”.

Para alguns doutrinadores, o que caracteriza o interesse local é a predominância desse interesse para o Município em relação ao eventual interesse estadual ou federal acerca do mesmo assunto. (Hely Lopes Meirelles)

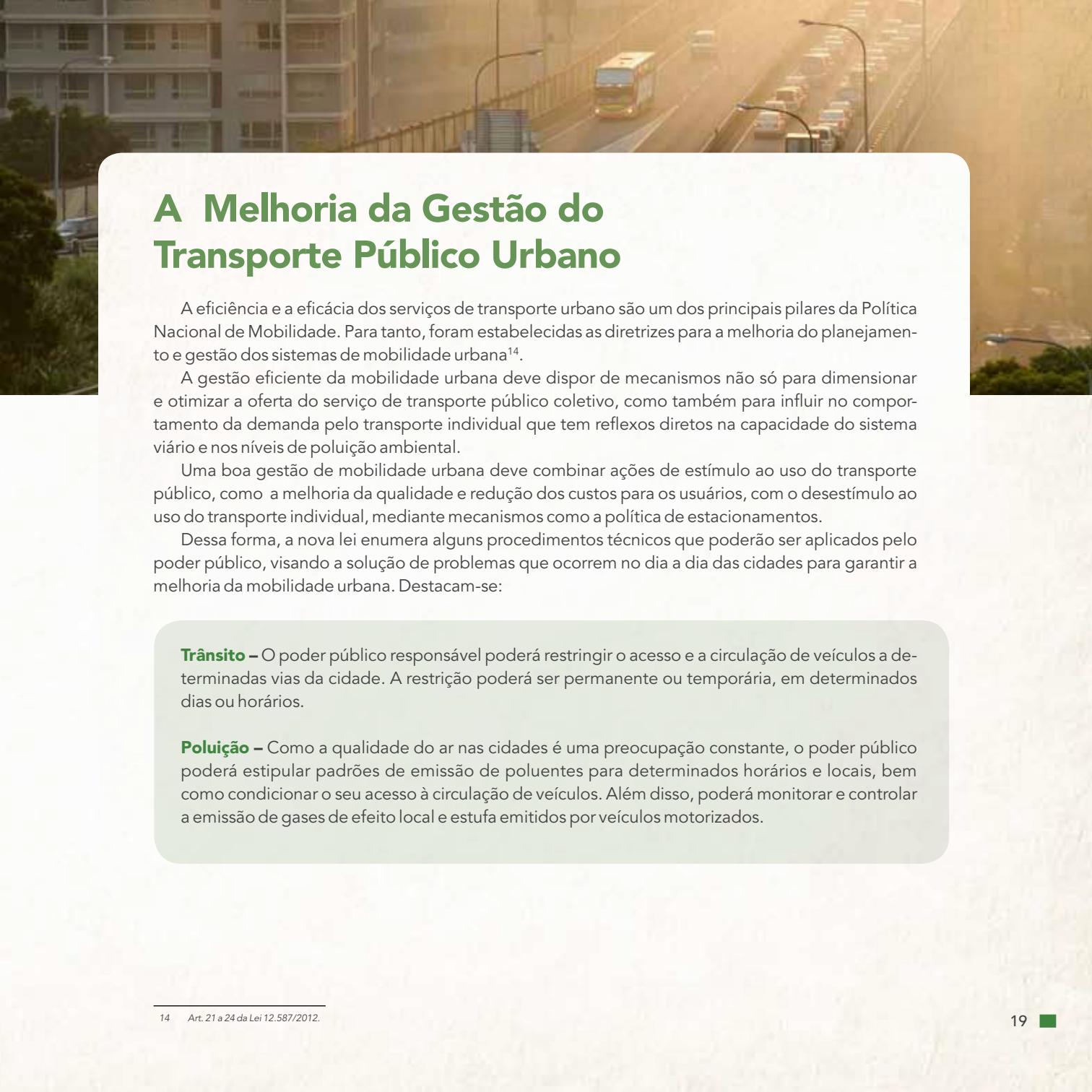
Dessa forma, a Constituição Federal outorgou expressamente ao Município o dever de organizar diretamente, mediante o regime de concessão ou permissão, os serviços de transporte público coletivo de passageiros, destacando-se como serviço público essencial para a sociedade. Assim, a atual Lei da Mobilidade Urbana cumpre o teor da Constituição Federal e destaca de forma clara e objetiva a competência do Município na gestão dos serviços de transporte público coletivo.

A importância da gestão municipal do transporte público pode ser constatada na possibilidade concedida pela nova lei ao Município para que administre os serviços de transporte público intermunicipal, interestadual e até mesmo internacional, mediante delegação dos respectivos entes federativos conforme comentado anteriormente.

A lei municipal precisa ser alterada? - Em 1995, com a sanção da Lei das Concessões, foi estabelecido no artigo 1º que a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoveriam as adaptações necessárias de suas legislações às peculiaridades da lei. Esse comando legal resultou na alteração de diversas legislações municipais que regulavam os sistemas de transporte público coletivo urbano.

Apesar da nova lei ser omissa quanto a essa obrigação, acredita-se que as normas ora previstas poderão ser incorporadas nas legislações municipais que tratam da matéria ou nos regulamentos de transporte público, visando adequá-las à Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Além disso, os Municípios deverão estar atentos aos prazos estabelecidos na lei para elaboração do plano diretor e do plano de mobilidade urbana, os quais estão claramente delineados no capítulo V da lei.



A Melhoria da Gestão do Transporte Público Urbano

A eficiência e a eficácia dos serviços de transporte urbano são um dos principais pilares da Política Nacional de Mobilidade. Para tanto, foram estabelecidas as diretrizes para a melhoria do planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana¹⁴.

A gestão eficiente da mobilidade urbana deve dispor de mecanismos não só para dimensionar e otimizar a oferta do serviço de transporte público coletivo, como também para influir no comportamento da demanda pelo transporte individual que tem reflexos diretos na capacidade do sistema viário e nos níveis de poluição ambiental.

Uma boa gestão de mobilidade urbana deve combinar ações de estímulo ao uso do transporte público, como a melhoria da qualidade e redução dos custos para os usuários, com o desestímulo ao uso do transporte individual, mediante mecanismos como a política de estacionamentos.

Dessa forma, a nova lei enumera alguns procedimentos técnicos que poderão ser aplicados pelo poder público, visando a solução de problemas que ocorrem no dia a dia das cidades para garantir a melhoria da mobilidade urbana. Destacam-se:

Trânsito – O poder público responsável poderá restringir o acesso e a circulação de veículos a determinadas vias da cidade. A restrição poderá ser permanente ou temporária, em determinados dias ou horários.

Poluição – Como a qualidade do ar nas cidades é uma preocupação constante, o poder público poderá estipular padrões de emissão de poluentes para determinados horários e locais, bem como condicionar o seu acesso à circulação de veículos. Além disso, poderá monitorar e controlar a emissão de gases de efeito local e estufa emitidos por veículos motorizados.

Pedágio Urbano – O poder público poderá instituir tributo sobre a utilização do espaço público por veículos. Ou seja, adotar a cobrança de uma taxa visando desestimular o uso de automóveis em determinados locais da cidade. A arrecadação desse tributo deve ser aplicada na infraestrutura urbana do transporte público e no custeio de subsídio da tarifa paga pelo usuário. Esse procedimento, mais conhecido como “pedágio urbano”, é utilizado em Londres (Inglaterra) e nas cidades norueguesas de Bergen, Oslo, Trondheim e Stavanger, e encontra-se em fase de implantação em Nova York (EUA).

Prioridade do Transporte Público e Ciclovias – A priorização do transporte público nas vias urbanas sempre foi defendida pelos gestores públicos como forma de solucionar os problemas de mobilidade das pessoas. Sendo uma diretriz da Política de Mobilidade Urbana, o poder público poderá estabelecer espaços exclusivos nas ruas e avenidas da cidade destinadas à circulação do serviço de transporte público coletivo de passageiros, bem como faixas para o trânsito de bicicletas.

Estacionamentos – Poderá ser criada uma política de estacionamentos de uso público e privado. Essa medida poderá viabilizar a melhoria do trânsito nos centros das cidades, adotando-se uma política tarifária para estacionamento com valores que desestimulem a utilização dos automóveis. Em algumas cidades brasileiras existe a cobrança por estacionar o veículo ao longo das vias públicas, mais conhecido como “zona azul”. O teor contido na nova lei coloca um ponto final nos questionamentos quanto à legalidade dessa cobrança.

Transporte Ilegal – Um problema crônico em muitos municípios brasileiros, face aos riscos impostos às pessoas que são transportadas e os prejuízos gerados ao sistema de transporte público legalizado, o transporte ilegal passa a ter destaque na nova lei, com a obrigação do poder público em combatê-lo¹⁵. Além disso, a lei garante ao gestor público o direito de celebrar convênios visando a repressão do transporte ilegal¹⁶. Assim, se um Município não dispuser de condições técnicas para reprimir essa atividade ilícita, poderá celebrar convênio com órgãos da União e Estados, como polícia rodoviária federal, polícia militar e outros, visando esse fim. É importante lembrar que o controle e a fiscalização dos serviços de transporte público coletivo de passageiros deve ser realizado, preferencialmente, em parceria com os demais entes federados.

15 Art. 22, inciso VII, da Lei 12.587/2012.

16 Art. 23, inciso VIII, da Lei 12.587/2012.



Plano de Mobilidade Urbana

Um dos principais objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana é aumentar a participação do transporte coletivo e não motorizado na matriz de deslocamentos da população. Essa política deve integrar o planejamento urbano, transporte e trânsito e observar os princípios de inclusão social e de sustentabilidade ambiental.

É importante que os planos de mobilidade urbana contenham os seguintes elementos estruturadores:

- **Metas e Prazos** - mudança na divisão modal dos deslocamentos e na redução dos consumos de energia, da emissão de poluentes e de gases de efeito estufa, com estabelecimento de formas de controle e de mensuração dos avanços.
- **Rede Integrada de Mobilidade Urbana** – composta por modos coletivos e meios não motorizados de transporte, com a identificação da infraestrutura necessária e definição dos modos adequados à demanda dos eixos de transporte.
- **Gestão Integrada e Estruturada** – nas regiões metropolitanas e aglomerados urbanos com a participação das diversas esferas de governo utilizando-se os consórcios públicos. Foco na capacitação técnica, regulação de transporte coletivo, uso de instrumentos de planejamento e gestão e participação social.
- **Modelo de Financiamento** – mecanismos e instrumento de financiamento do transporte coletivo público e da infraestrutura de mobilidade urbana, identificando as fontes de financiamento e custeio do sistema de mobilidade urbana, aplicando os instrumentos existentes (Lei das Concessões, Estatuto das Cidades, Lei das PPPs).

Dentro do planejamento do transporte público para as cidades brasileiras, a nova lei estabelece que os municípios com mais de 20 mil habitantes terão que elaborar o plano de mobilidade urbana integrado ao plano diretor, os quais serão revistos a cada 10 anos.

Os Municípios terão um prazo até 2015 para elaborar os seus planos de mobilidade urbana, sob pena de não receberem recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana¹⁷.

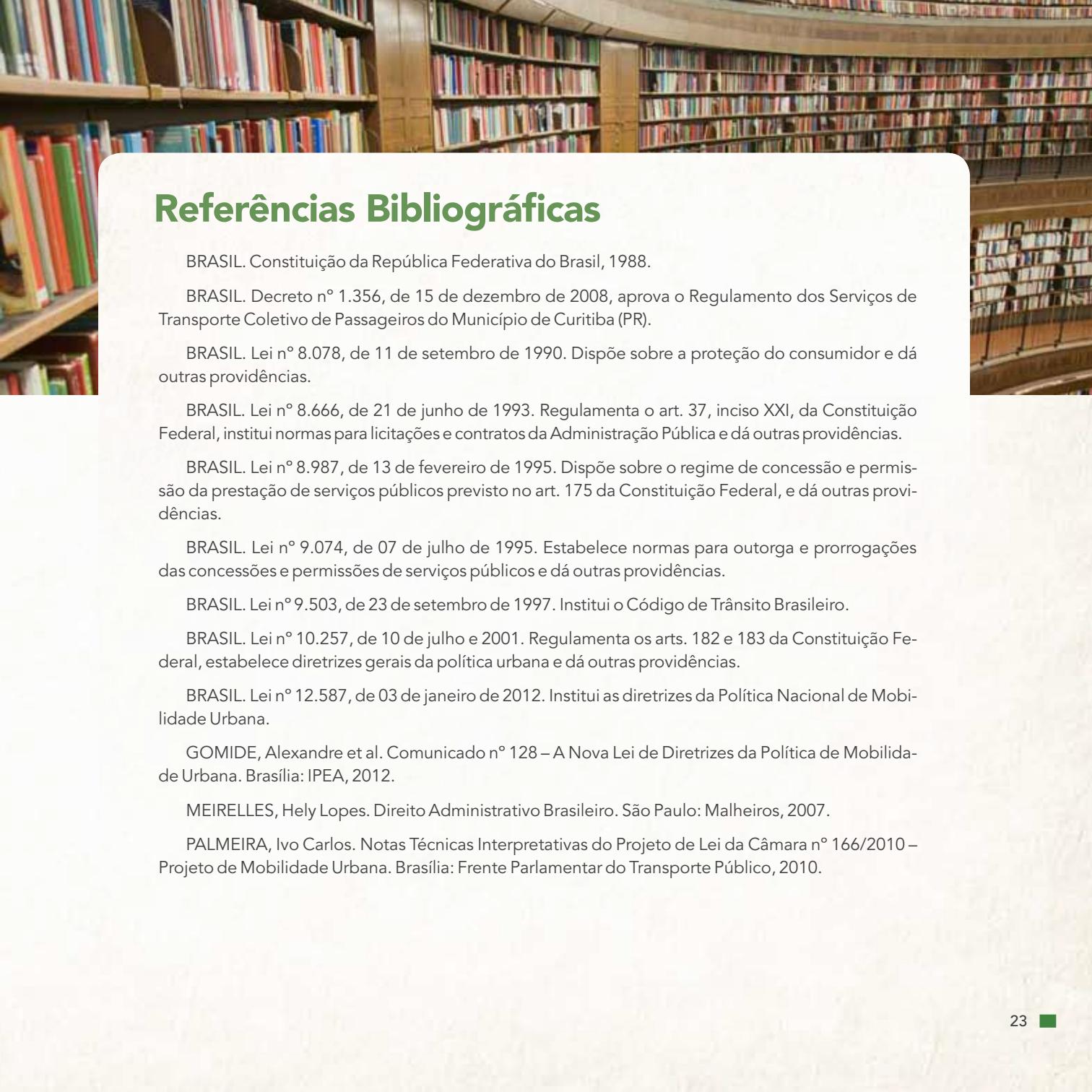
17 Art. 24, Parágrafo 4º, da Lei 12.587/2012.

Apoio à Mobilidade Urbana

Os planos plurianuais e as leis de diretrizes orçamentárias, elaborados pelos Poderes Executivos da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, poderão estabelecer ações programáticas e instrumentos de apoio, visando o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e a melhoria da qualidade dos serviços de transporte público.

A faculdade estabelecida na norma visa respeitar a autonomia de cada ente federativo. Contudo, para atingir os objetivos constantes na nova lei, o poder público terá que priorizar as ações necessárias em seu orçamento público.





Referências Bibliográficas

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil, 1988.

BRASIL. Decreto nº 1.356, de 15 de dezembro de 2008, aprova o Regulamento dos Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros do Município de Curitiba (PR).

BRASIL. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

BRASIL. Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.

BRASIL. 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.

BRASIL. Lei nº 9.074, de 07 de julho de 1995. Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

BRASIL. 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.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

GOMIDE, Alexandre et al. Comunicado nº 128 – A Nova Lei de Diretrizes da Política de Mobilidade Urbana. Brasília: IPEA, 2012.

MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. São Paulo: Malheiros, 2007.

PALMEIRA, Ivo Carlos. Notas Técnicas Interpretativas do Projeto de Lei da Câmara nº 166/2010 – Projeto de Mobilidade Urbana. Brasília: Frente Parlamentar do Transporte Público, 2010.



Anexo

Presidência da República

Casa Civil

Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Mensagem de veto

Vigência

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 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 no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º 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. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 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 a legislação 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 (VETADO).

§ 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 (VETADO).

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 licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação 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 da prestação 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 da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se superavit 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 superavit 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 da prestação do serviço 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 da prestação do serviço 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 os 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 nos 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. 6º da Lei no 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 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 nos 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 os meios para reclamações e 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 a 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 – (VETADO);

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 – (VETADO).

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 no 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 à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e ao 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, como parte integrante 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 prioridades 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, os 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 e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, 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 elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à 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. (VETADO).

Art. 28. Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.

Brasília, 3 de janeiro de 2012; 191o da Independência e 124o da República.

DILMA ROUSSEFF

Nelson Henrique Barbosa Filho

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Paulo Roberto dos Santos Pinto

Eva Maria Cella Dal Chiavon

Cezar Santos Alvarez

Roberto de Oliveira Muniz

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012

ESTA PUBLICAÇÃO FOI LANÇADA NO:

I ENCONTRO DOS MUNICÍPIOS COM O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

pequenos negócios, qualidade ambiental
urbana e erradicação da miséria

27, 28 E 29 DE MARÇO DE 2012

Realização:



Parcerias:

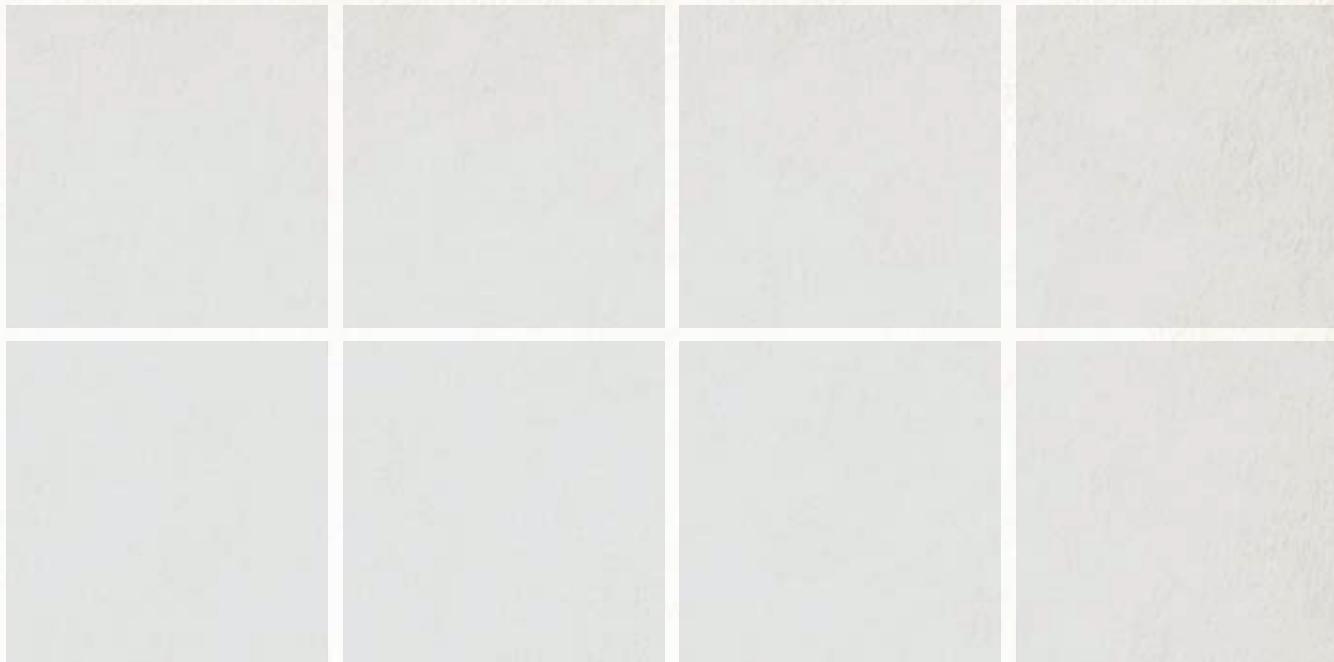


Apoio:



Patrocínios:





ESTA É UMA PUBLICAÇÃO DA



APOIO:



Fórum Nacional de
Secretários e Dirigentes
Públicos de Transporte
Urbano e Trânsito

