

Ministério das Cidades
Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana
Departamento de Regulação e Gestão

PROJETO DE LEI

Institui as diretrizes da política de mobilidade urbana e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A política de mobilidade urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam os artigos 21, inciso XX, e 182 da Constituição Federal, e tem como objeto a interação dos deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.

Parágrafo único. Os transportes urbanos são definidos nesta Lei como o conjunto dos meios e serviços utilizados para o deslocamento de pessoas e bens na cidade, e integram a política de mobilidade urbana.

Art. 2º A política de mobilidade urbana tem como objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana.

Art. 3º O Sistema de Mobilidade Urbana é definido nesta Lei como o conjunto organizado e coordenado, física e operacionalmente, dos meios, serviços e infra-estruturas, que garante os deslocamentos de pessoas e bens na cidade.

§1º São meios de transportes urbanos:

- I – motorizados; e
- II – não-motorizados.

§2º São serviços de transportes urbanos:

- I – De passageiros:
 - a) Coletivo, público e privado; e
 - b) Individual.
- II – De cargas.

§3º São infra-estruturas de mobilidade urbana:

- I – vias e logradouros públicos, inclusive ferrovias e hidrovias;
- 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 – meios motorizados: deslocamentos realizados por intermédio de veículos automotores;
- II - meios não-motorizados: deslocamentos realizados a pé e por veículos movidos pelo esforço humano ou tração animal;
- III - 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;
- IV – serviço de transporte individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel com condutor para realização de viagens individualizadas, também denominado serviço de táxi;
- V - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros, não aberto ao público, para realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda, também denominado serviço de fretamento;
- VI - transporte de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;
- VII – transporte privado motorizado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;
- VIII - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre municípios que tenham contigüidade nos seus perímetros urbanos;
- IX - transporte coletivo público interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo em diferentes Estados cujos municípios mantenham contigüidade nos seus perímetros urbanos; e
- X – acessibilidade: a facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar, com autonomia, os destinos desejados na cidade.

SEÇÃO II DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA

Art. 5º A política 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 e eficácia na prestação dos serviços de transporte urbano;

V – transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política de mobilidade urbana;

VI – segurança nos deslocamentos das pessoas e a incolumidade dos usuários dos serviços;

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

VIII – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

Art. 6º A política de mobilidade urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I – integração com as políticas de uso do solo e de desenvolvimento urbano;

II – prioridade dos meios não-motorizados sobre os motorizados, e dos serviços de transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III – complementaridade entre meios de mobilidade urbana e serviços de transporte urbano;

IV – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens na cidade;

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

VI – priorização de projetos de transporte coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.

CAPÍTULO II DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE URBANO

Art. 7º 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 na prestação dos serviços;

III – colaboração para a ocupação equilibrada do território, de acordo com o Plano Diretor Municipal;

IV – contribuição para o custeio da operação dos serviços; e

V – simplicidade de compreensão da estrutura tarifária pelo usuário.

§ 1º A concessão de benefícios tarifários de serviços de transporte público coletivo a uma classe ou segmento de usuários deverá ser custeada com recursos definidos em lei específica, excetuando-se a previsão feita no § 2º, do artigo 230, da Constituição Federal.

§ 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.

Art. 8º O regime econômico e financeiro da concessão ou permissão do serviço de transporte público coletivo será estabelecido no respectivo contrato, com tarifas de remuneração fixadas no serviço pelo preço.

§ 1º Entende-se por serviço pelo preço o regime econômico e financeiro mediante o qual as tarifas iniciais de remuneração ao operador pelos serviços prestados são fixadas no contrato de concessão ou permissão resultante de licitação pública e reajustadas em ato específico do poder público que autorize a aplicação de novos valores, nas condições do respectivo edital e contrato.

§ 2º Os reajustes tarifários observarão a periodicidade mínima anual, baseados na variação de índices de preços ao consumidor pré-estabelecidos em contrato, e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 3º As revisões tarifárias ordinárias terão periodicidade mínima de quatro anos e deverão:

- I – Incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade tarifária;
- 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 ou permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 4º 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.

§ 5º O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do Poder Público, poderá realizar descontos tarifários, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão tarifária.

Art. 9º 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.

§ 1º Os contratos previstos no caput obedecerão a prazos predefinidos e justificados, ficando vedada a criação de reservas de mercado e barreiras à entrada de novos operadores.

§ 2º No julgamento das licitações será dada prioridade aos critérios que resultem em menores tarifas para os usuários dos serviços.

§ 3º Os critérios de habilitação devem ser definidos, de modo a avaliar adequadamente a capacitação técnica do licitante, sem comprometer a concorrência do processo licitatório ou caracterizar barreira à entrada de novos operadores.

§ 4º Qualquer subsídio 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.

Art. 10 A regulação dos serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta lei.

Art. 11 A regulação dos serviços de transporte individual, prestados sob autorização ou permissão, deverão ser disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança e qualidade dos serviços e fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem praticadas.

CAPÍTULO III DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 12 São direitos dos usuários do Sistema de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos na Lei 8.078, de 11 de setembro de 1990:

I – receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei 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 das maneiras de sua utilização; e

IV – ter um ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema, conforme as Leis nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão 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;

III – os padrões pré-estabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como dos meios para reclamações e dos respectivos prazos de resposta;

IV - as compensações e indenizações a que os usuários têm direito quando os serviços não forem ofertados de acordo com padrões preestabelecidos.

Art. 13 A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da política de mobilidade urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

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

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pelo sistema 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. 14 São atribuições da União:

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

II - contribuir para capacitação continuada de pessoas e o desenvolvimento das instituições vinculadas à política de mobilidade urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o sistema de mobilidade urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo público;

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

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

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

§ 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.

§ 2º - A União poderá delegar aos Estados, Distrito Federal ou Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual de caráter urbano desde que constituído consórcio público para tal fim.

Art. 15 São atribuições dos Estados:

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

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da política 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 artigo 25, § 3º, 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 para tal fim.

Art. 16 São atribuições dos Municípios:

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

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

III - adotar medidas específicas em favor das populações de baixa renda, incapazes de arcar com as tarifas dos serviços de transporte público coletivo;

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

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

Parágrafo único - Os municípios, isoladamente ou reunidos em consórcio público, poderão instituir fundo especial com a finalidade de custear, a operação e os investimentos em infra-estrutura necessários à universalização do acesso aos serviços de transporte coletivo público, podendo, inclusive, utilizar os recursos do fundo como garantia em operações de crédito para o financiamento dos investimentos.

Art. 17 Aplica-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e Municípios, nos termos dos art. 16 e 17.

CAPÍTULO V

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

Art. 18 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. 19 Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos municipais incumbidos do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

I - planejar e coordenar os diferentes meios 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; e

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

Art. 20 Os municípios poderão utilizar os seguintes instrumentos para a gestão do sistema de mobilidade urbana e racionalização do uso dos diferentes meios e serviços:

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 taxas sobre meios e serviços e de tarifas sobre a utilização da infraestrutura visando desestimular o uso de determinados meios e serviços de transporte urbano;

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços coletivos e meios não-motorizados;

V - controle de estacionamentos;

VI - controle do uso das vias urbanas destinadas a cargas e descargas, concedendo prioridade ou restrições;

VII - controle ou proibição de tecnologias poluentes; e

VIII – convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros.

Art. 21 O Plano de Mobilidade Urbana previsto, no parágrafo 2º do art. 41 da Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, é o instrumento de efetivação da política de mobilidade urbana e deverá seguir os princípios e as diretrizes desta Lei e contemplar:

I – os serviços de transporte público coletivo;

II – a circulação viária;

III - as infra-estruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V - as bases de integração de duas ou mais modalidades de transporte;

VI – o transporte e a distribuição de bens e o disciplinamento de cargas e descargas;

VI – os pólos geradores de tráfego;

VIII - as áreas de estacionamentos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X – os meios de financiamento; e

XI – a sistemática de avaliação, revisão e atualização do plano.

Parágrafo único – O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado aos Planos Diretores Municipais, existentes ou em elaboração, no prazo máximo de três anos da vigência desta Lei.

CAPÍTULO VI

DO PROGRAMA NACIONAL DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 22 Fica instituído o Programa Nacional de Apoio à Política de Mobilidade Urbana - PNAMOB - no âmbito do Ministério das Cidades destinado a financiar a implantação dos princípios e diretrizes desta Lei mediante a adesão dos Municípios, Distrito Federal ou dos Estados.

§ 1º - São fontes de recursos do PNAMOB os recursos do Orçamento Geral da União.

§ 2º – Os critérios de distribuição dos recursos serão estabelecidos pelo Poder Público em regulamento específico em conformidade com os princípios e diretrizes desta lei.

Art 23 A transferência de recursos pela União fica condicionada:

I - à existência do Plano de Mobilidade Urbana ou equivalente;

II – no caso da delegação dos serviços de transporte público coletivo, à realização de licitação nos termos dos artigos 9º e 10 desta Lei para os contratos de concessão ou permissão que estejam em caráter precário, com o prazo vencido e os em vigor por prazo indeterminado, inclusive por força de legislação anterior;

III – à existência de políticas comuns de mobilidade urbana ou ações coordenadas e integradas entre Municípios e entre estes e os Estados ou o Distrito Federal, no caso de áreas conurbadas, aglomerações urbanas ou regiões metropolitanas; e

IV - à disponibilização ao Ministério das Cidades das informações e indicadores necessários à avaliação e monitoramento da política de mobilidade urbana.

§ 1º - O Ministério das Cidades divulgará, a cada exercício financeiro, a forma de cálculo, a periodicidade e o valor a ser repassado aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, bem como as orientações e instruções necessárias à execução do Programa.

§ 2º - Fica vedado ao Ministério das Cidades proceder ao repasse dos recursos do Programa a que se refere o caput deste artigo aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, comunicando o fato ao Poder Legislativo respectivo, quando esses entes:

I - utilizarem os recursos em desacordo com as normas estabelecidas para execução do Programa;

II - apresentarem a prestação de contas em desacordo com a forma e prazo estabelecidos; e

III – não apresentarem o plano de mobilidade urbana com as informações necessárias a avaliação de impacto do programa, não realizarem os processos licitatórios conforme programado, bem como negarem a apresentação das informações devidas.

Art. 24 A destinação dos recursos do PNAMOB pela União a projetos de infraestrutura para o transporte urbano está condicionada e limitada à contrapartida de recursos da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - CIDE, instituída pela Lei nº. 10.336, de 19 de dezembro de 2001, em:

I – 50% (cinquenta por cento) dos recursos destinados pelos Estados e pelo Distrito Federal; e

II – 100% (cem por cento) dos recursos destinados pelos municípios.

Art. 25 A transferência de recursos financeiros, uma vez constituídas as obrigações das partes em termo próprio, será efetivada pelo Ministério das Cidades mediante depósito em conta-corrente específica, conforme condições previstas em Regulamento.

CAPÍTULO VII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26 As condições de acesso a fundos ou garantias públicas, transferências financeiras, empréstimos, avais e os financiamentos dos sistemas de mobilidade urbana nos Municípios, Estados e Distrito Federal, inclusive para aquisição e renovações de frotas realizadas por instituições federais, deverão observar os princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 27 Esta Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal e interestadual de caráter urbano.

Art. 28 O [item 1.2 do documento anexo à Lei nº 5.917](#) passa a vigorar com a seguinte redação:

"1.2 - O Sistema Nacional de Viação é constituído dos conjuntos dos Sistemas Nacionais Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Hidroviário, Aeroviário e compreende:

a) infra-estrutura viária, que abrange as redes correspondentes às modalidades de transportes citadas, inclusive suas instalações acessórias e complementares;

b) estrutura operacional, compreendendo o conjunto de meios e atividades estatais, diretamente exercidos em cada modalidade de transporte e que são necessários e suficientes ao uso adequado da infra-estrutura mencionada na alínea anterior;

c) mecanismos de regulamentação e de concessão referentes à construção e operação das referidas infra-estrutura e estrutura operacional." (NR)

Art. 29 Ficam revogados o art. 9º do Decreto-Lei nº 3.326, de 03 de junho de 1941, os artigos 51 e 52 do Decreto-Lei nº. 5.405, de 13 de abril de 1943, o § 5º do art. 630 do Decreto-Lei nº. 5.452, de 01 de maio de 1943, e a Lei nº. 6.261, de 14 de novembro de 1975.

Art. 30 Esta Lei entra em vigor depois de decorridos cem dias da sua publicação.