



By @kakashi_copiador

Sumário

<i>Lei n° 12.587/2012.....</i>	3
<i>1 - Introdução</i>	3
<i>2 – Princípios, Diretrizes e Objetivos da PNMU.....</i>	11
<i>3 – Diretrizes para a Regulação dos Serviços de Transporte Público Coletivo</i>	15
<i>4 – Direitos dos Usuários e Atribuições</i>	21
<i>5 – Diretrizes para o Planejamento e Gestão dos Sistemas de Mobilidade Urbana.....</i>	27
<i> 5.1 – Plano de Mobilidade Urbana</i>	29
<i>Considerações Finais.....</i>	38
<i>Resumo</i>	39

CONSIDERAÇÕES SOBRE A AULA

Olá, Estrategista!

Na aula de hoje, abordaremos a **Lei nº 12.587/2012**, que institui a **Política Nacional de Mobilidade Urbana** e é conhecida como **Lei da Mobilidade**.

Lembre-se: **MUITO FOCO** a partir de agora!

Forte abraço e uma ótima aula!

Vem comigo!

Prof. André Rocha



Instagram: @profandrerocha



E-mail: andrerochaprof@gmail.com



Telegram: t.me/meioambienteparaconcursos



Canal do **Youtube:** Eu Aprovado

LEI N° 12.587/2012

1 - Introdução

O transporte é um importante instrumento de direcionamento do desenvolvimento urbano das cidades. A mobilidade urbana bem planejada, com sistemas integrados e sustentáveis, garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico.

Por esse motivo, a Constituição Federal de 1988 prevê como competência da **União** a instituição de **diretrizes** para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos (art. 21, XX); bem como prevê que a política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público **municipal**, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (art. 182).

Nesse contexto, a **Lei nº 12.587/2012** institui as diretrizes da **Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)**, que é um instrumento dessa **política de desenvolvimento urbano**, objetivando a **integração** entre os diferentes **modos de transporte** e a **melhoria da acessibilidade¹** e **mobilidade** das pessoas e cargas no território do **município**.

Portanto, note que, apesar de a Lei nº 12.587/2012 instituir diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana, essa política se concretiza, em última instância, no território do município.



O termo “**mobilidade**” diz respeito a um **atributo** relacionado aos **deslocamentos** realizados por indivíduos nas suas atividades de estudo, trabalho, lazer e outras. Nesse contexto, as cidades desempenham um papel importante nas diversas relações de troca de bens e serviços, cultura e conhecimento entre seus habitantes, mas isso só é possível se houver **condições adequadas** de mobilidade para as pessoas.

Portanto, memorize: **mobilidade urbana** é a condição em que se realizam os **deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano**.

¹ **Acessibilidade** diz respeito à facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados.



(IBFC/CET-SANTOS – 2023) A política Nacional de Mobilidade Urbana define a mobilidade urbana como:

- a) 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
- b) Modalidades que se utilizam de veículos automotores
- c) Modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal
- d) Condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano

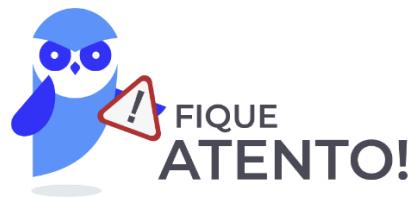
Comentários:

Acabamos de ver que mobilidade urbana é condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano (Lei nº 12.587/2012, art. 4º, II).

Gabarito: alternativa D.

A **Política Nacional de Mobilidade Urbana** tem por **objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização** das condições que contribuem 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.

A lei também institui o **Sistema Nacional de Mobilidade Urbana**, que 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**.



De modo direto, a PNMU divide em dois os **modos de transporte urbano**:

- a) Motorizados; e
- b) Não motorizados.

Mas o que é transporte urbano?

Aqui no nosso contexto, **transporte urbano** nada mais é do que o conjunto dos modos e serviços de **transporte público e privado** utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da PNMU.

E qual a diferença entre modos de transporte urbano motorizados e não motorizados?

Os **modos de transporte motorizado** são modalidades que se utilizam de veículos automotores. Exemplo: carros, motos, caminhões, ônibus.

Os **modos de transporte não motorizado**, por sua vez, são modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal. Exemplo: bicicleta, skate, patinete, charrete, carroça.

Nesse cenário, é importante conhecer a classificação dos serviços de transporte urbano dada pela lei:

I. Quanto ao **objeto**:

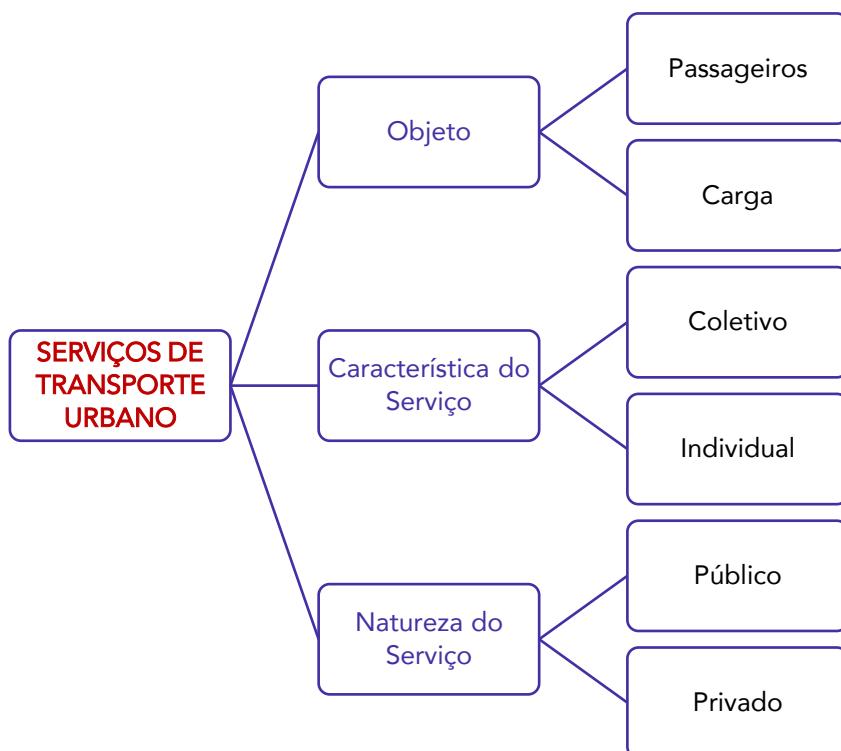
- a) De passageiros;
- b) De cargas.

II. Quanto à **característica do serviço**:

- a) Coletivo;
- b) Individual.

III. Quanto à **natureza do serviço**:

- a) Público;
- b) Privado.



Considerando que a PNMU trata diretamente acerca da atividade de transporte, é importante entender as definições trazida pela lei acerca desse termo e respectivas classificações. Vejamos:

→ **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. **Exemplo:** ônibus, metrôs.

→ **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. **Exemplo:** “fretamentos”

→ **transporte público individual:** serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas. **Exemplo:** táxis.

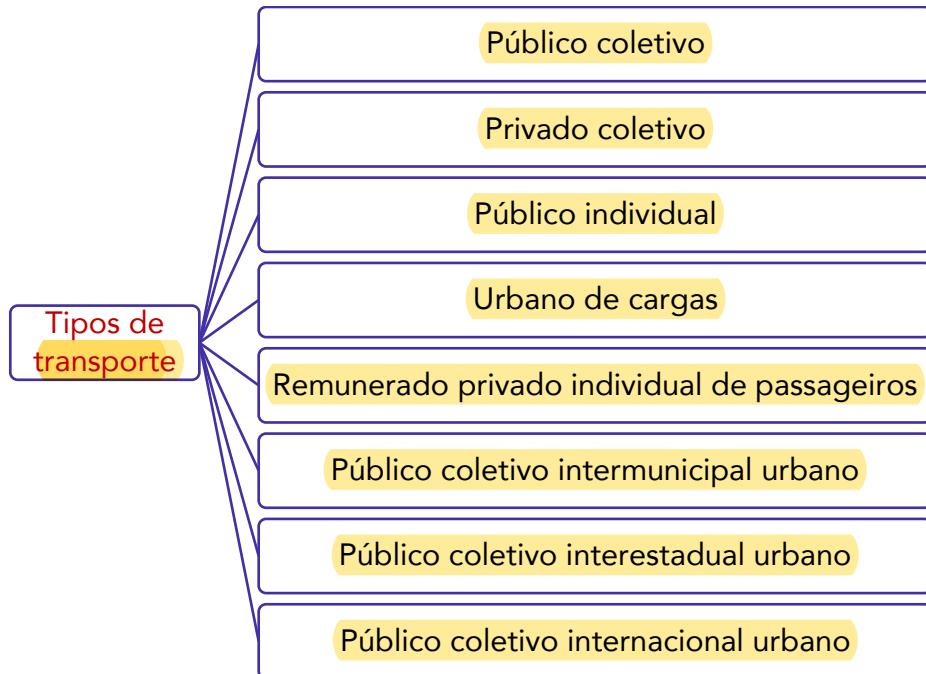
→ **transporte urbano de cargas:** serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias. **Exemplo:** caminhão, carro-forte.

→ **transporte remunerado privado individual de passageiros:** serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. **Exemplo:** transporte por aplicativo – Uber, 99 Táxi.

→ **transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano:** serviço de transporte público coletivo entre municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos. **Exemplo:** ônibus entre cidades contíguas.

→ **transporte público coletivo interestadual de caráter urbano:** serviço de transporte público coletivo entre municípios de diferentes estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos. **Exemplo:** ônibus entre cidades contíguas de diferentes estados.

→ **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. **Exemplo:** ônibus entre cidades contíguas de países diferentes (são chamadas cidades gêmeas).



Por fim, nem só de meios de transporte se faz uma política de mobilidade. São necessárias **infraestruturas de mobilidade urbana** para dar suporte. Segundo o art. 3º, § 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.



(FUNDATEC/PREFEITURA DE SAPUCAIA DO SUL-RS – 2023) Conforme a Política Nacional de Mobilidade Urbana, são modos de transporte urbano:

- a) Estacionamentos.
- b) Motorizados e não motorizados.
- c) Terminais, estações e demais conexões.
- d) Instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.
- e) Sinalização viária e de trânsito.

Comentários:

Lembremos que o transporte urbano nada mais é do que o conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da PNMU.

Então, a PNMU divide em dois os modos de transporte urbano:

- a) Motorizados; e
- b) Não motorizados.

Os modos de transporte motorizado são modalidades que se utilizam de veículos automotores. Exemplo: carros, motos, caminhões, ônibus.

Os modos de transporte não motorizado, por sua vez, são modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal. Exemplo: bicicleta, skate, patinete, charrete, carroça.

Gabarito: alternativa B.

(AVANÇA-SP/PREFEITURA DE SÃO LOURENÇO DA SERRA-SP – 2023) De acordo com a Lei da Mobilidade Urbana – Lei nº 12.587/2012. Os serviços de transporte urbano são classificados em:

- I - Quanto ao objeto: a) De passageiros; b) De cargas;
 - II- Quanto à característica do serviço: a) individual; b) privado.
 - III - Quanto à natureza do serviço: a) coletivo; b) substantivo;
- a) Apenas I está correto
 - b) Apenas II está correto
 - c) Apenas I e III estão corretos
 - d) Apenas II e III estão corretos
 - e) Apenas III está correto.

Comentários:

Segundo o § 2º do art. 3º, 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.

Sendo assim, temos que:

- o item II da questão está **errado**, pois não existe serviço classificado como “privado” quanto à classificação do serviço. O correto seria “individual”;
- o item III da questão está errado, pois “coletivo” é uma classificação quanto à característica do serviço e não existe a classificação “substantivo”.

Gabarito: alternativa A.

(VUNESP/PREFEITURA DE ILHABELA-SP – 2020) Considera(m)-se infraestrutura(s) de mobilidade urbana:

- a) o conjunto de leis, decretos e resoluções federal, estadual e municipais que definem a base legal dos direitos e responsabilidades do poder público e do operador dos serviços na prestação dos serviços.
- b) o conjunto de serviços de transporte que conectam os municípios entre si, como serviços rodoviários regulares e fretados de ônibus, hidrovias e ferrovias.
- c) o conjunto de serviços de transporte classificados em relação à natureza pública ou privada destes.
- d) agências reguladoras e da concessão dos serviços.
- e) o conjunto de equipamentos e instalações, instrumentos de controle, fiscalização e arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Comentários:

Recordemos o art. 3º, § 3º, da Lei nº 12.587/12, com destaque aos trazidos pelas alternativas:

§ 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.

Sendo assim, a **alternativa E** está **correta** e é o nosso gabarito.

2 – Princípios, Diretrizes e Objetivos da PNMU

Os **princípios** tratam 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.

Em seu art. 5º, a Lei nº 12.587/2012 apresenta os **princípios** que está fundamentada a Política Nacional de Mobilidade Urbana. São eles:

- 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.**

Além disso, a Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes **diretrizes**, que são orientações sobre os caminhos a seguir para que sejam atingidos os objetivos da Lei:

- 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.
- VIII. garantia de **sustabilidade econômica** das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

Especial atenção à necessidade de integração com as demais políticas urbanas e à diretriz II: são dois tipos de **prioridade** previstos:

→ prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados; e

→ prioridade dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado

Por fim, a Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes **objetivos**, que definem a **visão de futuro** para o país:

- 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.

Estrategista, a banca irá tentar confundir princípios, diretrizes e objetivos da PNMU, então leia-os e releia-os muitas vezes para tentar fixar “cada um no seu quadrado”!

PRINCÍPIOS DA PNMU	DIRETRIZES DA PNMU	OBJETIVOS DA PNMU
<ul style="list-style-type: none">• Acessibilidade universal• Desenvolvimento Sustentável das Cidades• Equidade no acesso ao transporte público coletivo• Eficiência, eficácia e efetividade• Gestão democrática e controle• Segurança• Justa distribuição dos benefícios e ônus• Equidade no uso do espaço público• Eficiência, eficácia e efetividade	<ul style="list-style-type: none">• Integração com demais políticas• Prioridade dos modos não motorizados e serviços coletivos• Integração entre os modos e serviços• Mitigação de custos ambientais, sociais e econômicos• Incentivo ao desenv. científico-tecnológico e energias renováveis• Priorização de projetos de transporte público coletivo• Integração entre cidades gêmeas• Garantia de sustentabilidade econômica	<ul style="list-style-type: none">• Reduzir desigualdades e promover inclusão• Promover acesso aos serviços e equipamentos• Proporcionar melhoria de acessibilidade e mobilidade• Promover desenvolvimento sustentável• Consolidar gestão democrática



(MPE-RS – 2023) Considere o enunciado abaixo e as quatro propostas para completá-lo. A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

1. incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
2. prioridade dos modos de transportes motorizados sobre os não motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
3. obrigatoriedade de instalação de ciclovias nas vias públicas da cidade;
4. garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

Quais propostas estão corretas?

- a) Apenas 3.
- b) Apenas 1 e 2.
- c) Apenas 1 e 4.
- d) Apenas 1, 3 e 4.
- e) 1, 2, 3 e 4.

Comentários

As diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana estão previstas no art. 6º da Lei nº 12.587/2012. Vamos recordá-las já apontando a correspondência de cada item:

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 (**item 2 errado, a banca inverteu**);*

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 (**item 1 correto**);*

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.

VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço (item 4 correto).

Por fim, note que não há obrigatoriedade de instalação de ciclovias nas vias públicas da cidade, embora isso seja desejável.

Logo, os itens 1 e 4 estão corretos, sendo a **alternativa C** o nosso gabarito.

[AVANÇA SP/PREFEITURA DE SÃO LOURENÇO DA SERRA-SP – 2023] De acordo com a Lei da Mobilidade Urbana – Lei nº 12.587/2012. A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios: EXCETO

- a) desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais.
- b) mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade.
- c) equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo.
- d) acessibilidade universal.
- e) segurança nos deslocamentos das pessoas.

Comentários:

Os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana estão previstos no art. 5º da Lei nº 12.587/2012. Vamos recordá-los já apontando a correspondência de cada alternativa:

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

I - acessibilidade universal ambientais (alternativa D correta);

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais (alternativa A correta);

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo ambientais (alternativa C correta);

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 ambientais (alternativa E correta);

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.

A mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade é uma diretriz da PNMU, não um princípio.

Gabarito: alternativa B.

(VUNESP/PREFEITURA DE ILHABELA-SP – 2020) A Lei Federal nº 12.587/2012 define. que a Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada, entre outras, pela seguinte diretriz:

- a) assegurar que o transporte público seja um direito do cidadão e um dever do Estado.
- b) assegurar base legal para a expansão da rede de transporte de massa por meio de Parcerias Público-Privadas (PPPs) e concessões públicas para o sistema integrado de baixa capacidade.
- c) priorizar os modos de transporte não motorizados sobre os motorizados.
- d) estimular o uso de aplicativos de mobilidade como forma de assegurar a integração intermodal.
- e) assegurar equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

Comentários

As **alternativas A e B** foram simplesmente inventadas pela banca, estando erradas.

A **alternativa C** está correta e é o nosso gabarito, conforme disposto no art. 6º, II, Lei nº 12.587/2012:

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

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

A **alternativa D** está errada. A integração entre os modos e serviços de transporte urbano de fato é uma diretriz da PNMU (art. 6º, III), mas não há que se falar em “estimular o uso de aplicativos de mobilidade” como diretriz.

A **alternativa E** está errada, pois trouxe princípio da PNMU, não diretriz.

3 – Diretrizes para a Regulação dos Serviços de Transporte Público Coletivo

Uma das principais inovações da Lei é dada pelo artigo 8º, que trata da **política tarifária**, tema que tem adquirido grande relevância nas discussões da sociedade. A política tarifária é vista como **instrumento de ocupação equilibrada** da cidade, na medida em que favorece ou restringe o acesso dos cidadãos ao uso de bens e serviços locais.

A **política tarifária** pode ser entendida como o conjunto de **decisões** do poder público no estabelecimento de uma estrutura tarifária para o transporte público coletivo, incluindo a definição dos preços, estratégia de cobrança e opções de pagamento, com base em objetivos econômicos, financeiros, sociais e ambientais, em convergência com as diretrizes da mobilidade urbana.

Segundo o art. 8º da Lei nº 12.587/2012, 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;
- IX. estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo; e
- X. incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários.

A lei também exige que os municípios divulguem, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

É importante entender que a contratação dos serviços de transporte público coletivo deve ser precedida de licitação e deve observar as seguintes diretrizes:

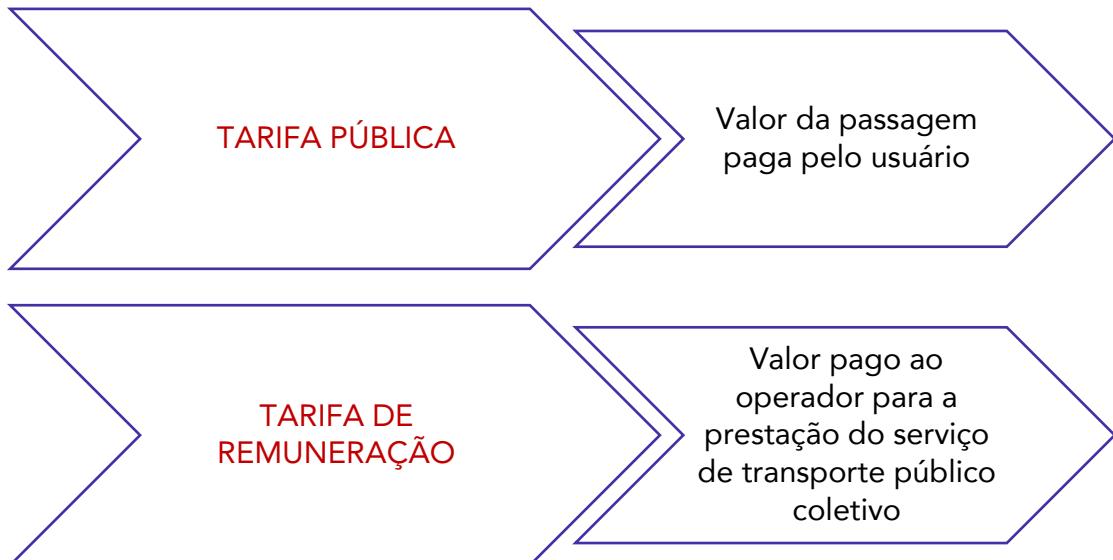
- I. fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;
- II. definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;
- III. alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;
- 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.

Pessoal, lembrem-se que a Lei nº 12.587/2012 apenas traz disposições gerais sobre a PNMU. Então, o regime econômico e financeiro específico da concessão e da permissão do serviço de transporte público coletivo devem ser estabelecidos no respectivo edital de licitação. Após o processo de licitação, é feito um contrato entre a empresa vencedora da licitação e o poder público outorgante.

Agora, atenção: a tarifa de remuneração é diferente da tarifa pública!

A tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo é resultante do processo licitatório da outorga do poder público, devendo 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.

Já a tarifa pública é o preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.



Desse modo, 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**. Então, caso o poder público opte pela adoção desse subsídio, o déficit originado deve ser coberto (compensado) por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrassetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

Por sua vez, 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**. Caso ocorra esse superavit proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a **receita** deve ser **revertida** para o próprio **Sistema de Mobilidade Urbana!**



O **reajuste** das tarifas é a atualização tarifária que acompanha as **variações de custos**.

Já a **revisão** é a **reavaliação** do valor acordado que visa manter o equilíbrio econômico-financeiro quando este é rompido por **fatores intervenientes**.

De todo modo, a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário competem ao **poder público delegante**, o qual também deve fixar os **níveis tarifários**.

Nesse contexto, os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço devem observar a **periodicidade mínima** estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e devem incluir a **transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade** das empresas aos usuários.

As **revisões ordinárias** das tarifas de remuneração também têm periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo, devendo:

- a) incorporar **parcela das receitas alternativas** em favor da modicidade da tarifa ao usuário;
- b) incorporar **índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade** das empresas aos usuários; e
- c) aferir o **equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão**, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

Independentemente da possibilidade de reajuste e revisão prevista no edital e no contrato, o **operador** do serviço, por sua conta e risco e sob anuênciado 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.

Outra possibilidade é que o poder público, em caráter **excepcional** e desde que observado o **interesse público**, proceder à **revisão extraordinária** das tarifas, por ato de ofício ou mediante provação da empresa. Neste último caso, a empresa deve demonstrar sua **cabal necessidade**, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando **publicidade ao ato**.

Evidentemente, 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.

Pessoal, vimos que a contratação dos serviços de transporte **público** coletivo deve ser precedida de **licitação**. Ocorre que os serviços de transporte **privado** coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, não exigem licitação, mas simples **autorização, disciplinamento e fiscalização** pelo poder público competente.

Nesse contexto, compete exclusivamente aos **municípios** e ao **Distrito Federal** regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros no âmbito dos seus territórios.

Nessa regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os **municípios** e o **Distrito Federal** devem observar as seguintes **diretrizes**, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

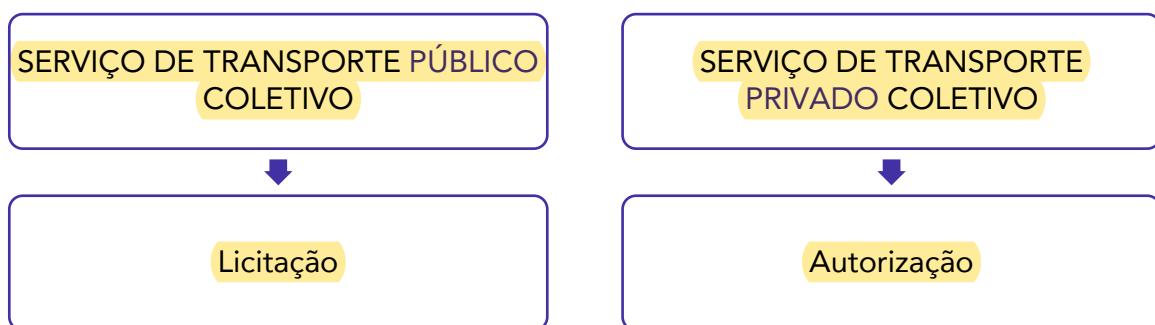
- a) efetiva cobrança dos **tributos municipais** devidos pela prestação do serviço;

- b) exigência de contratação de **seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP)** e do **Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT)**;
- c) exigência de inscrição do motorista como **contribuinte individual** do **Instituto Nacional do Seguro Social (INSS)**.

De todo modo, o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros somente pode ser autorizado ao motorista que cumprir as seguintes **condições**:

- a) possuir **Carteira Nacional de Habilitação** na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;
- b) conduzir veículo que atenda aos requisitos de **idade máxima** e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;
- c) emitir e manter o **Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV)**;
- d) apresentar **certidão negativa de antecedentes criminais**.

Caso haja exploração de serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos supracitados, ficará caracterizado o **transporte ilegal de passageiros**.



Ainda sobre o transporte individual de passageiros, os serviços de utilidade pública desse transporte devem 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.

Nesse cenário, o direito à exploração de serviços de **táxi** pode ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local. Inclusive, é permitida a transferência da **outorga** a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal. Analogamente, em caso de **falecimento** do outorgado, o direito à exploração do serviço é transferido a seus **sucessores legítimos**.

Não obstante, essas **transferências do direito** à exploração de serviços de taxi devem se dar pelo prazo da outorga e são condicionadas à **prévia anuênci**a do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga.

Falando em outorga de exploração de serviço de táxi, é essencial memorizar que **10%** das vagas devem ser reservadas para **condutores com deficiência**. Somente no caso de não preenchimento das vagas é que as remanescentes devem ser disponibilizadas para os demais concorrentes. Para concorrer às vagas reservadas, o condutor com deficiência deve observar os seguintes **requisitos** quanto ao veículo utilizado:

- a) ser de sua propriedade e por ele conduzido;
- b) estar adaptado às suas necessidades.

Por fim, saiba que na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deve realizar atividades de **fiscalização** e **controle** dos **serviços delegados**, preferencialmente em **parceria** com os demais entes federativos.



(CS-UFG/PREFEITURA DE CIDADE OCIDENTAL-GO – 2023) Segundo a Lei nº 12.587/12, regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros compete, exclusivamente,

- a) à União e aos municípios.
- b) ao Distrito Federal e aos estados.
- c) aos estados e à União.
- d) aos municípios e ao Distrito Federal.

Comentários

Conforme vimos há pouco, compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros (art. 11-A).

Gabarito: alternativa D.

(OBJETIVA/PREFEITURA DE CANOAS-RS – 2023) Nos termos da Lei nº 12.587/2012 — Política Nacional de Mobilidade Urbana, em relação às diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo, na outorga de exploração de serviço de táxi, reserver-se-ão para condutores com deficiência:

- a) 1% das vagas.
- b) 2% das vagas.
- c) 5% das vagas.
- d) 10% das vagas.

- e) 15% das vagas.

Comentários

Acabamos de ver que essa cota é de 10% (art. 12-B).

Gabarito: alternativa D.

(FCC/DPE-GO – 2021) É diretriz da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

- a) Elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana pelos municípios com mais de cinquenta mil habitantes.
- b) Planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé.
- c) Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados.
- d) Acessibilidade universal e modicidade tarifária suportada por subsídios públicos ao transporte coletivo.
- e) Limitação do uso do espaço público de circulação por veículos motorizados de grande porte.

Comentários

A **alternativa A** está errada. A exigência de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana se dá para municípios com mais de **20.000 habitantes**, conforme art. 24, §1º, I.

A **alternativa B** está errada. Isso não é previsto como diretriz da PNMU. O que a Lei nº 12.587/2012 determina é que, em municípios que não tenham transporte coletivo ou individual organizado, invista-se em infraestrutura para deslocamentos a pé e não motorizados, por bicicleta, em geral.

A **alternativa C** está correta e é o nosso gabarito, nos exatos termos do art.6º.

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

(...)

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

A **alternativa D** está errada. A acessibilidade universal está elencada como um dos princípios (não diretrizes) da PNMU.

A **alternativa E** está errada. A banca simplesmente inventou isso!

4 – Direitos dos Usuários e Atribuições

A Lei dedica um artigo completo para descrever direitos essenciais dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, como receber o serviço de forma adequada ou ter um ambiente **seguro** e **acessível**.

Segundo o art. 14 da lei, são **direitos dos usuários** do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana:

- I. receber o **serviço adequado**;
- 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;
- IV. ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Além disso, os usuários dos serviços têm, 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.

Considerando esses direitos dos usuários, é natural que seja viabilizada a participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Nesse sentido, essa participação deve 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.



Note que esses instrumentos nada mais são do que as formas (os meios) de participação da sociedade e que essa participação não deve ocorrer apenas no final do processo, mas em **todas as etapas** do planejamento das políticas públicas, inclusive nas fases iniciais de identificação das necessidades dos cidadãos.

Outras importantes disposições da Lei nº 12.587/2012 dizem respeito às **atribuições** que cada ente tem para a implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Apesar de cada ente possuir atribuições específicas, é importante que União, estados e municípios trabalhem de forma **conjunta e integrada** para alcançar os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Vejamos quais são essas atribuições, começando pelas da **União**:

- prestar **assistência técnica e financeira** aos Estados, Distrito Federal e Municípios;

- 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;
- organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;
- fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;
- fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e
- prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

Pessoal, muita atenção! Cabe à União prestar os serviços de transporte público interestadual (entre estados) de caráter urbano!

Além disso, a União deve apoiar e estimular 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.

A despeito de tais atribuições, frise-se que a União pode 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.

Agora, vejamos as atribuições dos estados:

- prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano;
- propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e
- garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um município.



Note que os estados possuem a atribuição de adotar **incentivos financeiros e fiscais** que podem refletir na redução dos custos e no aumento da qualidade dos serviços de transporte público urbano. Um a **isenção de ICMS** que alguns estados já promovem sobre o **óleo diesel**, utilizado em ônibus urbanos. Outra possibilidade é a redução de tributos sobre **veículos acessíveis** como forma de promover a acessibilidade universal.

Analogamente ao que vimos para a União com o transporte interestadual, é competência dos estados prestar os serviços de transporte coletivo **intermunicipais** de caráter urbano.

Na mesma toada, os estados podem **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.

Por fim, vejamos as atribuições dos **municípios**:

- *planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;*
- *prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;*
- *capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município.*

Enquanto a Constituição Federal determina que os municípios devam organizar e prestar os serviços públicos de transporte coletivo, a Lei da Mobilidade amplia e especifica tais previsões, ao atribuir aos municípios o dever de gerir a política de mobilidade urbana e de regulamentar os serviços de transporte urbano.

Por fim, lembre-se: aplicam-se ao **Distrito Federal**, no que couber, as atribuições previstas para os **estados e os municípios!!!**



(OBJETIVA/CANOAS-RS – 2023) Nos termos da Lei nº 12.587/2012 — Política Nacional de Mobilidade Urbana, considerando-se a repartição de atribuições entre as esferas de governo, numerar a 2ª coluna de acordo com a 1ª e, após, assinalar a alternativa que apresenta a sequência CORRETA:

(1) Atribuição da União. (2) Atribuição dos Estados. (3) Atribuição dos Municípios.

Fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas.

Propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano.

a) 1 - 2 - 3.

b) 2 - 1 - 3.

c) 2 - 3 - 1.

d) 3 - 2 - 1.

e) 3 - 1 - 2.

Comentários:

Fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas é atribuição da União, pois estamos falando de fomento/incentivo (art. 16, IV).

Propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana é atribuição dos estados, pois se trata implantação em cada estado, de acordo com sua própria política tributária (art. 17, II).

Planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano é atribuição típica dos municípios (art. 18, I).

Gabarito: alternativa A.

(AVANÇA-SP/PREFEITURA DE SÃO LOURENÇO DA SERRA-SP – 2023) De acordo com a Lei da Mobilidade Urbana – Lei nº 12.587/2012. Art. 16. São atribuições da União: EXCETO

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

- c) propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e rural.
- d) fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;
- e) organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo.

Comentários:

Todas as alternativas trouxeram competências da União previstas no art. 16 da Lei nº 1.587/2012, exceto a alternativa C. Propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana é atribuição dos estados, pois se trata implantação em cada estado, de acordo com sua própria política tributária (art. 17, II).

Gabarito: alternativa C.

(FUNDEP/PREFEITURA DE BARÃO DE COCAIS-MG – 2020) A Lei nº 12.587/2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana, define as atribuições da União, dos estados e dos municípios. São atribuições dos municípios, exceto:

- a) Fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico, visando ao atendimento dos princípios e diretrizes dessa Lei.
- b) Capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana.
- c) Prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que possuem caráter essencial.
- d) Planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano.

Comentários

As atribuições dos municípios estão previstas no art. 18 da Lei 12.587/2012:

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;

Sendo assim, a **alternativa A** está **errada** e é o nosso gabarito, pois trouxe uma atribuição da União, nos moldes do art. 16, VI.

5 – Diretrizes para o Planejamento e Gestão dos Sistemas de Mobilidade Urbana

Para finalizar as disposições previstas pela Lei nº 12.587/2012, cabe ressaltar as diretrizes que ela traz para o planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana.

Afinal, a melhoria no planejamento, na gestão e no monitoramento dos serviços de transporte urbano deve ser um **objetivo permanente** dos órgãos gestores para que se atinja um **alto padrão** de mobilidade com um adequado atendimento à população.

Segundo o art. 21, o **planejamento, a gestão e a avaliação** dos sistemas de mobilidade devem 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.

Nesse mesmo contexto, consideram-se **atribuições mínimas** dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana as seguintes:

- I. **planejar e coordenar** os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes da PNMMU;
- 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.

Para garantir o cumprimento de tais atribuições, os entes federativos podem utilizar diversos instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana. Na própria Lei de Mobilidade constam alguns exemplos. Vejamos quais são eles:

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

Essa solução pode ser adotada, por exemplo, em áreas comerciais, com o intuito de torná-las mais agradáveis, com menor poluição sonora, sonora, visual e do ar e maior acessibilidade aos consumidores. Essa requalificação acaba por estimular o comércio local transformando vias em área de lazer. Alternativamente,

esta medida pode ser adotada apenas em determinados horários ou dias da semana, como são os casos de vias que se transformam em ruas de lazer aos sábados, domingos e feriados

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

- **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;**

Essa medida pode ser prevista como forma de promover a sustentabilidade ambiental da mobilidade urbana, pois qualidade do ar está ligada ao volume de gases emitidos principalmente por veículos motorizados. Tal restrição pode ser aplicada, inclusive ao transporte público coletivo e de cargas, não apenas aos veículos particulares

- **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 no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público;**

Os custos de ampliação e manutenção das vias para os automóveis são muito altos para toda a população e a cobrança do pedágio urbano é um meio de diminuir a desigualdade e redistribuir tais custos de forma mais justa entre todos os usuários. A Lei afirma que tal receita deve ser aplicada exclusivamente no subsídio das tarifas e nas infraestruturas dos modos não motorizados e do transporte público coletivo.

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

Um ônibus comum transporta em média a mesma quantidade de passageiros que 50 automóveis, o que justifica que os ônibus possuam um espaço exclusivo nas vias garantindo a fluidez de um número muito maior de passageiros com menor poluição do meio ambiente. A maior eficiência da operação do transporte coletivo, com o aumento da velocidade média, economia de tempo, combustível e outros insumos, diminui os custos da operação possibilitando redução de tarifa aos usuários. Os modos não motorizados de transporte favorecem a utilização do espaço urbano pelo cidadão.

- **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;**

A localização de estacionamentos públicos e privados deve ser estratégia de gestão da mobilidade. Por exemplo, estacionamentos gratuitos na periferia da cidade, nos locais onde haja terminais de transporte públicos, principalmente de grande capacidade, podem levar o usuário a percorrer a maior parte do seu trajeto utilizando o transporte público e evitar a circulação do transporte privado nas regiões mais congestionadas. Da mesma forma, o estacionamento deve ser intensamente onerado em regiões nas quais o poder público quer restringir a circulação.

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

O planejamento da circulação de cargas no espaço urbano deve ser integrado ao Sistema de Mobilidade Urbana. O poder público pode restringir horário ou local para a circulação, se isso sobrecarregar o sistema ou pode priorizar, por exemplo, o acesso do transporte de cargas com vistas ao abastecimento até em locais onde há restrição de veículos motorizados.

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

- convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países.

O transporte ilegal de passageiros é uma preocupação para os gestores da Mobilidade Urbana por questões como irregularidades na operação, falta de segurança, dentre outras. Por outro lado, o caso das cidades gêmeas traz peculiaridades que obrigam o Poder Público a tratar questões que extrapolam os limites do território nacional. É comum o cidadão de um município de fronteira ter de se deslocar diariamente para um país vizinho, pois trabalha na denominada “cidade gêmea”. A previsão de convênio para os dois casos fortalece a solução de ambas as questões na medida em que prevê a parceria entre os interessados.

5.1 – Plano de Mobilidade Urbana

Pessoal, novamente reitero que a Política Nacional de Mobilidade Urbana traz aspectos gerais sobre o tema. Apesar disso, a Lei nº 12.587/2012 também traz algumas disposições acerca do **Plano de Mobilidade Urbana**, que é o **instrumento de efetivação** da PNMU.

Por exemplo, esse Plano que deve contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes da PNMU, bem como os seguintes itens:

- os serviços de transporte público coletivo;
- a circulação viária;
- as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e ciclofaixas;
- a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- os polos geradores de viagens;
- as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

→ os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

→ a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 anos.

Certo, prof., mas todo município deve ter um *Plano de Mobilidade Urbana*?

Aí é que tá! A resposta é **negativa!**

Ou seja, o instrumento de efetivação da PNMU não é obrigatório para todos os municípios! Isso é muito importante, pois, em municípios em que o Plano não esteja implementado, fica dificultada a implementação da Política!

Os municípios para os quais se exige o Plano de Mobilidade Urbana são os seguintes:

- com mais de 20.000 habitantes;

- integrantes de **regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas** com população total superior a 1.000.000 de habitantes (note que essa população se aplica à região toda, ao conjunto de municípios que a integram);

- integrantes de **áreas de interesse turístico**, incluídas **cidades litorâneas** que têm sua dinâmica de mobilidade normalmente alterada nos finais de semana, feriados e períodos de férias, em função do aporte de turistas, conforme critérios a serem estabelecidos pelo Poder Executivo (neste caso, será exigido o PNMU mesmo que o município tenha menos de 20.000 habitantes).

Na prática, o órgão responsável pela Política Nacional de Mobilidade Urbana deve publicar a **relação** dos municípios que devem elaborar e aprovar o Plano de Mobilidade Urbana.

Mas, atenção! Apesar da determinação acima, nem todos os municípios que se enquadram nas condições supracitadas já necessitam ter Plano de Mobilidade Urbana. Isso porque, em 2020, a Lei nº 14.000/2020 trouxe novos prazos de transição.

Desse modo, o Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes **prazos**:

- a) até **12 de abril de 2024**, para municípios com mais de 250.000 habitantes;
- b) até **12 de abril de 2025**, para municípios com até 250.000 habitantes.



Atenção, pois esses são os novos prazos previstos pela Lei nº 14.748, de 5 de dezembro de 2023. Antes, os prazos para os municípios elaborarem os planos de mobilidade urbana eram de 2022 e 2023, respectivamente.

Encerrado o prazo estabelecido, os municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana apenas poderão solicitar e receber recursos federais destinados à mobilidade urbana caso sejam utilizados para a **elaboração do próprio plano!**



Outra determinação a respeito do Plano de Mobilidade Urbana é que ele deve ser **integrado** e **compatível** com os respectivos **planos diretores** e, quando couber, com os **planos de desenvolvimento urbano integrado** e com os **planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana**.

Mas e se o município não tiver sistema de transporte público coletivo ou individual?

Nesse caso, o Plano de Mobilidade Urbana deve ter o foco no **transporte não motorizado** e no **planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta**.

Outra exigência da lei é que o Plano de Mobilidade Urbana conteplane medidas destinadas a atender aos **núcleos urbanos informais consolidados**.

Ademais, a **aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos municípios deve ser informada à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional**.

Vamos finalizar a aula fazendo as outras questões que já foram cobradas sobre a Lei nº 12.587/2012 em provas de concursos públicos.



(IADES/CAU-SE – 2022) No que concerne à Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Federal nº 12.587/2012, assinale a alternativa correta.

- a) Estacionamentos públicos ou privados não fazem parte da infraestrutura de mobilidade urbana.
- b) Essa legislação omite-se em relação aos transportes privados que são acessados por meio de aplicativo de celular.
- c) Para essa lei, acessibilidade é a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e de cargas no espaço urbano.
- d) O Plano de Mobilidade Urbana é desobrigado a contemplar núcleos urbanos informais consolidados existentes na cidade.
- e) A prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado é uma diretriz dessa política.

Comentários:

A **alternativa A** está errada. É claro que os estacionamentos fazem parte! Segundo o art. 3º:

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

II - estacionamentos;

A **alternativa B** está errada. Há previsão sim. Lembre-se, por exemplo, que compete exclusivamente aos municípios e ao DF regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros (art. 11-A).

A **alternativa C** está errada. Esse é o conceito de mobilidade urbana (art. 4º, II). O conceito de acessibilidade é o de “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor”.

A **alternativa D** está errada. Segundo o art. 24, § 5º, o Plano de Mobilidade Urbana deve sim contemplar medidas destinadas a atender aos núcleos urbanos informais consolidados.

A **alternativa E** está correta e é o nosso gabarito. Segundo o art. 6º:

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

(...)

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

(IADES/CAU-MS – 2021) Segundo a Lei Federal no 12.587/2012, que institui as diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana, assinale a alternativa correta.

- a) O transporte remunerado privado individual de passageiros não é aberto ao público, sendo possível para viagens solicitadas exclusivamente por usuários cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.
- b) Os modos de transporte urbano são classificados em coletivo e individual, e os serviços, em motorizado e não motorizado.
- c) Os municípios com mais de 10 mil habitantes são obrigados a elaborar e a aprovar o Plano de Mobilidade Urbana.
- d) O reajuste tarifário a ser cobrado do usuário do transporte público pode ser feito pelas empresas, independentemente do poder público delegante.
- e) O estabelecimento de políticas para os estacionamentos de uso privado com pagamento pela sua utilização não é instrumento da gestão da mobilidade urbana.

Comentários

A **alternativa A** está correta e é o nosso gabarito. Conforme art. 4º, X da Lei 12.587/2012:

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

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

A **alternativa B** está errada. Segundo a Lei 12.587/2012, os **modos** de transporte são motorizados ou não motorizados (art. 3º, §1º).

Os **serviços** de transporte são classificados, quanto às características, em coletivo e individual (art. 3º, §2º).

A **alternativa C** está errada. Em regra, são os municípios com população acima de 20.000 habitantes que precisam elaborar Plano de Mobilidade Urbana art.24, § 1º.

A **alternativa D** está errada. O reajuste tarifário compete ao ente público que delegar a concessão/permisão do serviço de transporte público, conforme dispõe o art. 9º, § 7º:

§ 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.

A **alternativa E** está errada. Segundo o art. 23, V, os entes federativos podem utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, o 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.

(AVANÇA-SP/PREFEITURA DE LARANJAL PAULISTA-SP – 2021) São objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

I – induzir às desigualdades e remover 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.

a) Apenas o item I é verdadeiro.

b) Apenas o item II é verdadeiro.

c) Apenas o item III é verdadeiro.

d) Apenas os itens II e III são verdadeiros.

e) Todos os itens são verdadeiros.

Comentários:

Vamos lembrar dos três primeiros objetivos da PNMU (art. 7º, I a III):

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;

(...)

Percebe-se que os II e III estão corretos, pois reproduzem exatamente a redação dos **incisos II e III** do art. 7º. Já o item I a troca a expressão "reduzir as desigualdades" para "induzir as desigualdades", restando clara a inadequação da proposição.

Sendo assim, apenas os itens II e III são verdadeiros e a **alternativa D** é o nosso gabarito.

(AVANÇA-SP/PREFEITURA DE LARANJAL PAULISTA-SP – 2021) A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada em alguns princípios. Sobre o tema, julgue os itens a seguir e, ao final, assinale a alternativa correta:

I – acessibilidade universal.

II – desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e culturais.

III – equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público privado.

- a) Apenas o item I é verdadeiro.
- b) Apenas o item II é verdadeiro.
- c) Apenas o item III é verdadeiro.
- d) Apenas os itens II e III são verdadeiros.
- e) Todos os itens são verdadeiros.

Comentários:

Vamos recordar os três primeiros princípios da PNMU previstos no art. 5º da Lei nº 12.587/2012:

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;*

(...)

Percebe-se que o item I está de acordo com a lei, mas os itens II e III trocam os termos (“ambientais” por “culturais” e “coletivo” por “privado”), gerando a incorreção das assertivas.

Sendo assim, apenas o item I é verdadeiro e a **alternativa A** é o nosso gabarito.

(AVANÇA-SP/PREFEITURA DE LARANJAL PAULISTA-SP – 2021) A Lei da Mobilidade Urbana estabelece alguns modos de transporte urbano. Sobre o tema, julgue os itens a seguir e, ao final, assinale a alternativa correta:

I – motorizados;

II – não motorizados;

III – semi-motorizados.

- a) Apenas o item I é verdadeiro.
- b) Apenas o item II é verdadeiro.
- c) Apenas o item III é verdadeiro.
- d) Apenas os itens I e II são verdadeiros.
- e) Todos os itens são verdadeiros.

Comentários:

Conforme dispõe o art. 3º, §1º, da Lei nº 12.587/2012, os modos de transporte urbano serão motorizados e não não motorizados:

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.

Sendo assim, apenas os itens I e II são verdadeiros e a **alternativa D** é o nosso gabarito.

(VUNESP/PREFEITURA DE ILHABELA-SP – 2020) A Lei Federal nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, considera como transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano:

- a) serviços de transporte coletivo realizados entre municípios de diferentes estados que não tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos.
- b) serviços de transporte coletivo realizados dentro do perímetro do município, com conexão aos municípios da microrregião.
- c) serviços de transporte de passageiros e cargas realizados entre municípios de diferentes estados com conexão aos municípios da microrregião.
- d) serviços de transporte público coletivo entre municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos.
- e) serviço de transporte público e de cargas realizados entre municípios de estados limítrofes.

Comentários:

A definição de “transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano” é trazida pelo art. 4º, XI, da Lei nº 12.587/12:

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

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

Logo, a **alternativa D** está correta e é o nosso gabarito.

(INSTITUTO AOCP/PREFEITURA DE NOVO HAMBURGO-RS – 2020) A lei nº 12.587/2012 institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Sobre essa lei, assinale a alternativa correta.

- a) Define que transporte urbano é o conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades.
- b) Estabelece sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 15 (quinze) anos.
- c) Proíbe a restrição e o controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados.
- d) Não cita a política tarifária do serviço de transporte público coletivo.
- e) Prioriza os modos de transportes motorizados sobre os não motorizados.

Comentários

A **alternativa A** está correta e é o nosso gabarito. A alternativa apresentou exatamente a definição trazida pela Lei nº 12.587/2012, art. 4º, I:

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;

A **alternativa B** está errada. O prazo é não superior a 10 anos, não 15.

A **alternativa C** está errada. O art.23, I, prevê que os entes federativos possam utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, a restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados.

A **alternativa D** está errada. A lei apresenta as diretrizes da política tarifária em seu art. 8º.

A **alternativa E** está errada. É o contrário: prioriza os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pessoal, com isso terminamos a nossa aula.

Qualquer dúvida, não hesite em me contatar, estou à disposição de vocês.

Um abraço e até a próxima!

Prof. André Rocha



Instagram: @profandrerocha



E-mail: andrerochaprof@gmail.com

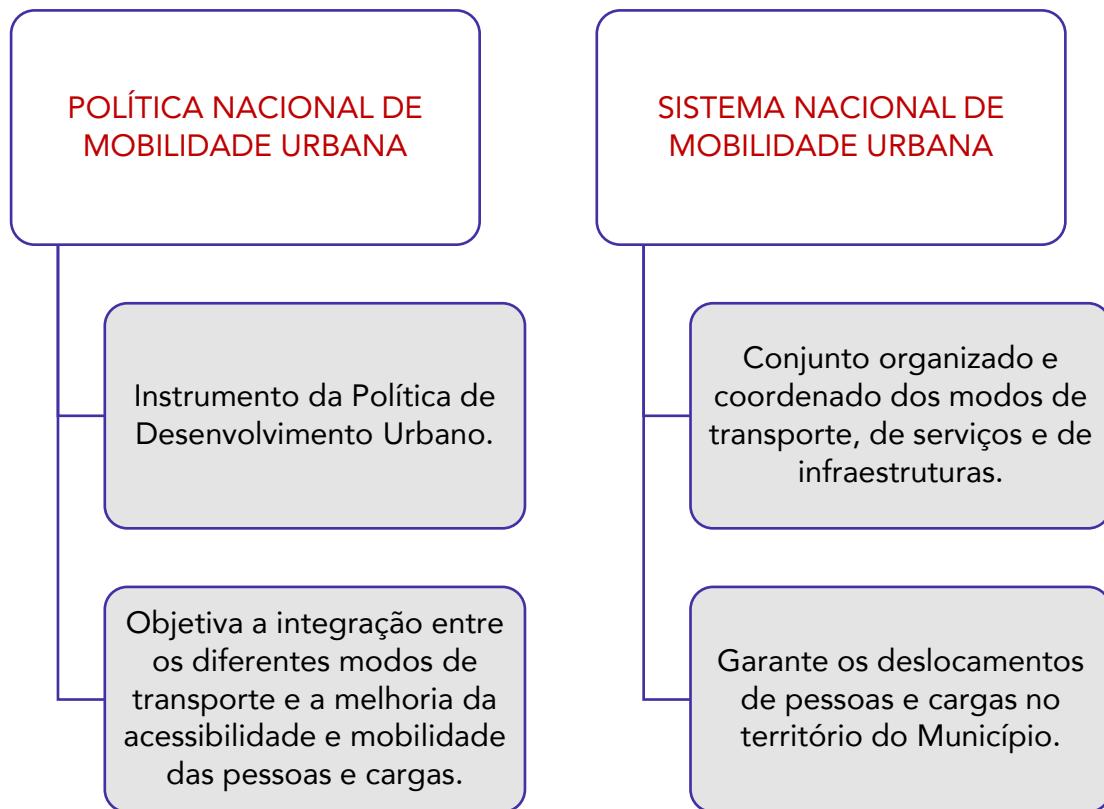


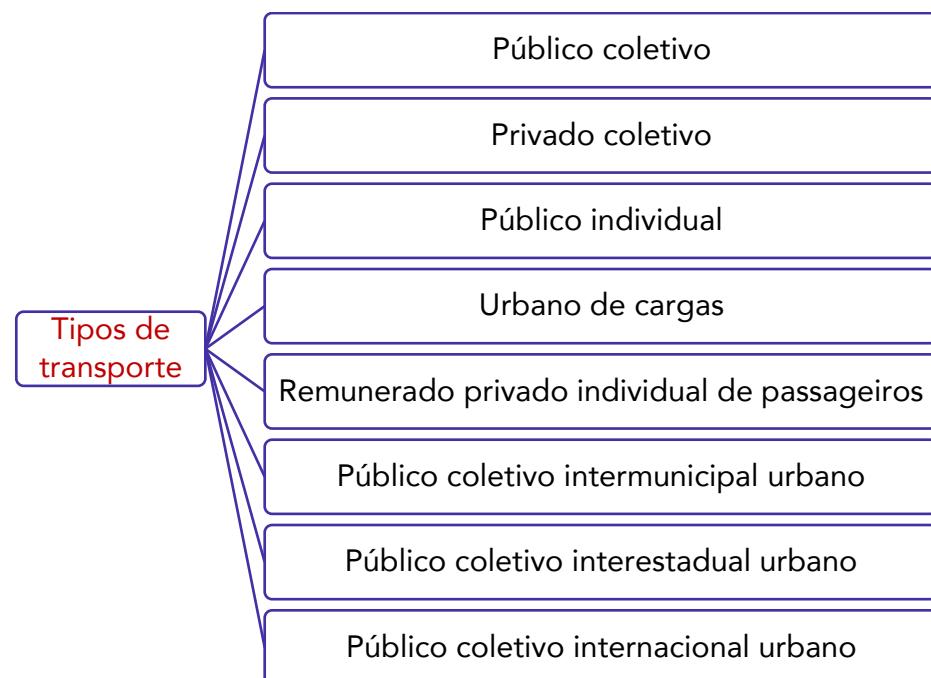
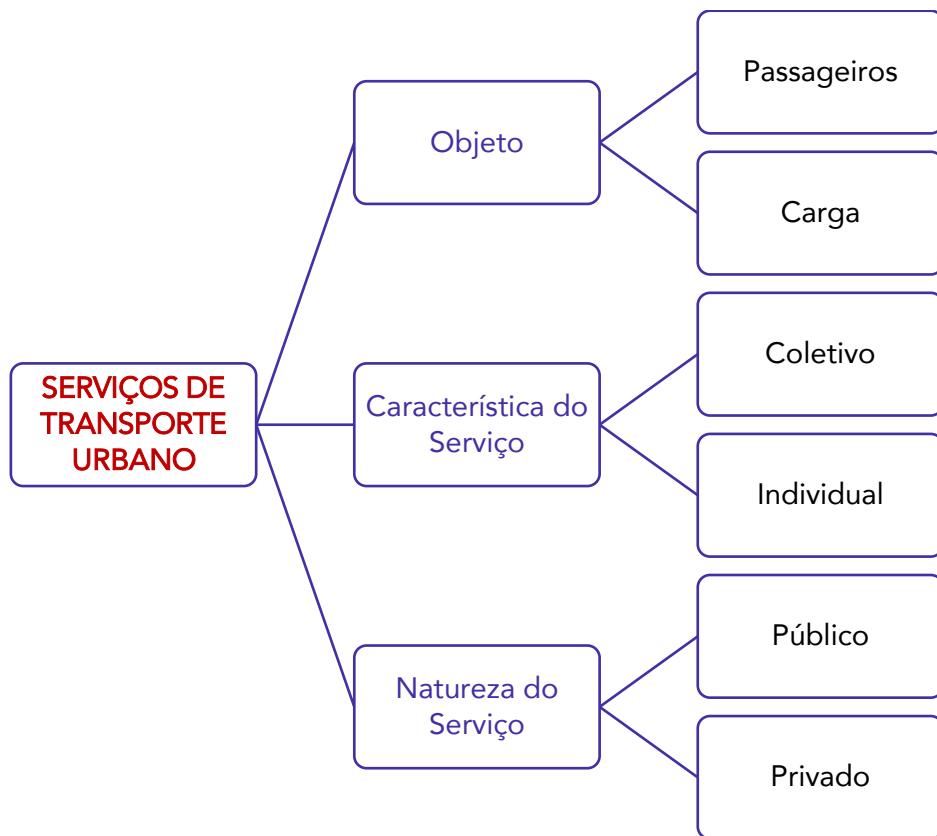
Telegram: t.me/meioambienteparaconcursos



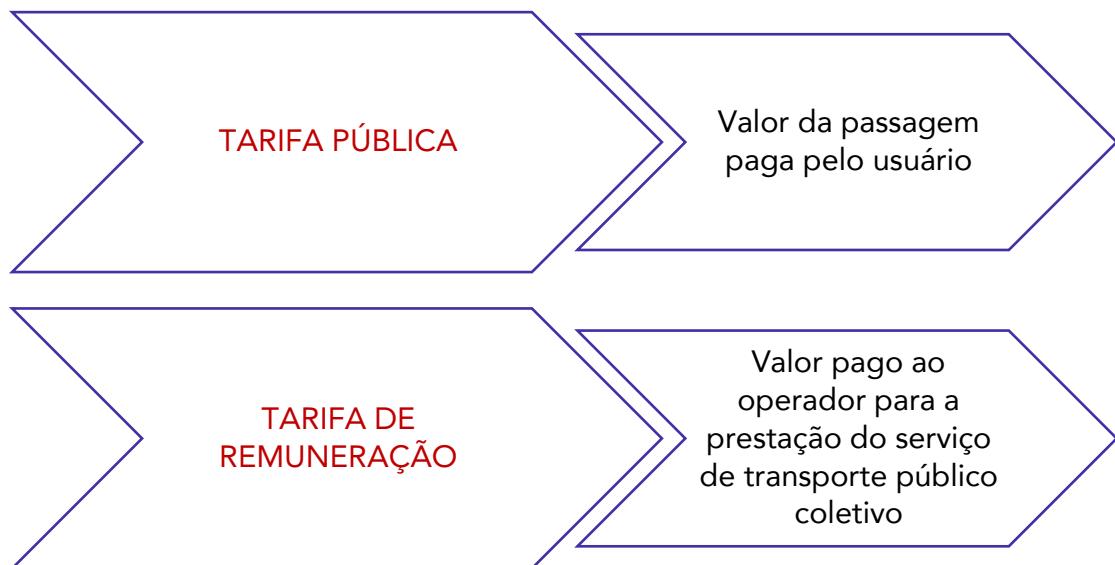
Canal do Youtube: Eu Aprovado

RESUMO





PRINCÍPIOS DA PNMU	DIRETRIZES DA PNMU	OBJETIVOS DA PNMU
<ul style="list-style-type: none"> • Acessibilidade universal • Desenvolvimento Sustentável das Cidades • Equidade no acesso ao transporte público coletivo • Eficiência, eficácia e efetividade • Gestão democrática e controle • Segurança • Justa distribuição dos benefícios e ônus • Equidade no uso do espaço público • Eficiência, eficácia e efetividade 	<ul style="list-style-type: none"> • Integração com demais políticas • Prioridade dos modos não motorizados e serviços coletivos • Integração entre os modos e serviços • Mitigação de custos ambientais, sociais e econômicos • Incentivo ao desenv. científico-tecnológico e energias renováveis • Priorização de projetos de transporte público coletivo • Integração entre cidades gêmeas • Garantia de sustentabilidade econômica 	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzir desigualdades e promover inclusão • Promover acesso aos serviços e equipamentos • Proporcionar melhoria de acessibilidade e mobilidade • Promover desenvolvimento sustentável • Consolidar gestão democrática



O **reajuste** das tarifas é a atualização tarifária que acompanha as **variações de custos**.

A **revisão** é a **reavaliação** do valor acordado que visa manter o equilíbrio econômico-financeiro quando este é rompido por **fatores intervenientes**.

