

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 5.153, DE 2016

(APENSADOS OS PROJETOS DE LEI Nº 5.267, DE 2016, E Nº 5.469, DE 2016)

Altera a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de mobilidade Urbana e dá outras providências, para incluir a operação e o disciplinamento do transporte coletivo alternativo de passageiros entre os objetivos que deverão ser observados pelo plano de mobilidade urbana.

Autor: Deputado FRANCISCO FLORIANO

Relator: Deputado JULIO LOPES

I – RELATÓRIO

Cumprida a esta Comissão examinar o Projeto de Lei nº 5.153, de 2015, de autoria do Deputado Francisco Floriano. A iniciativa altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências, para incluir a operação e o disciplinamento do transporte coletivo alternativo de passageiros entre os objetivos que deverão ser observados pelo plano de mobilidade urbana.

Na justificação, S.Exa. argumenta que o transporte alternativo, feito por vans e veículos similares, deveria ser integrado aos sistemas de transporte público de passageiros dos municípios, em caráter complementar ao transporte público coletivo feito por ônibus, com vistas a suprir a demanda não plenamente atendida pelo serviço convencional. Acrescenta que o transporte efetuado por meio de vans é um fato da realidade e que, apesar disso, ainda não foi aprovado pelo Congresso Nacional um marco legal para tal tipo de serviço.

Apensados à proposição em tela, acham-se os Projetos de Lei nº 5.267, de 2016, da Deputada Laura Carneiro, e nº 5.469, de 2016, do Deputado Francisco Floriano. Ambos visam incluir permissionários de transporte público coletivo alternativo urbano de passageiros no Programa de Infraestrutura de Transportes e da Mobilidade Urbana – Pró-Transporte, do Ministério das Cidades, levado a cabo com recursos do FGTS.

Não houve emendas às propostas.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 5.153/16 acrescenta ao rol de matérias que devem merecer tratamento no plano de mobilidade urbana a operação e o disciplinamento do chamado “transporte alternativo”, efetuado com o emprego de vans ou veículos similares.

Embora reconheça que seja relativamente comum a prestação de serviços irregulares de transporte urbano, fato que termina por despertar a atenção do legislador federal, devo acentuar que a matéria se insere no campo de competências das autoridades municipais, responsáveis, por determinação constitucional, pela organização e prestação do serviço de transporte coletivo.

Atento à Constituição, o legislador federal, ao elaborar a “Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana”, cingiu-se à definição de diretrizes para o planejamento e a gestão dos sistemas de mobilidade, estatuinto no art. 24 que o Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar o tratamento dos serviços de transporte público coletivo, assim como da integração dos modos de transporte público e, destes, com os privados e não motorizados.

São instruções legais importantes, mas genéricas, que cuidam de não avançar sobre o que seria conteúdo específico dos planos. De fato, ao dizer que o Plano há de abordar os serviços de transporte coletivo, a lei não vai adiante, determinando que modalidades de serviço devem ser consideradas na elaboração do estatuto municipal, nem os termos em que devem ser prestados.

Os poderes executivo e legislativo local, portanto, à luz da Constituição e da “Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana”, têm autonomia para instituir, prestar ou delegar a prestação de serviço de transporte coletivo que julguem seguro e conveniente, dada a realidade municipal. Podem, inclusive – para ficar no tema do projeto de lei em exame -, definir legalmente que a prestação de serviço de transporte coletivo mediante o emprego de vans é perfeitamente cabível, nos termos que julgarem apropriados.

Não há necessidade, enfim, de o legislador federal aditar à lei qualquer determinação no sentido proposto pelo autor. Se o fizesse, estaria, de um lado, dando injustificável relevo a serviço específico (em detrimento de outros que possam ser prestados com tipos diversos de veículo) e, de outro, entrando indevidamente na seara municipal.

Quanto às proposições apensadas – Projetos de Lei nº 5.267, de 2016, e nº 5.469, de 2016, cabe dizer o seguinte. A Instrução Normativa nº 41, de 2012, do Ministério das Cidades, não explicita nenhuma restrição a que se apoie aqueles que, legalmente, operem o chamado transporte alternativo. Na verdade, os itens 2.2 e 2.2.1 da norma abrem o leque de mutuários que, atuando no transporte urbano, estão aptos a receber financiamento. Vejamos:

“2.2. As concessionárias ou permissionárias são empresas de personalidade jurídica de direito privado ou público, detentoras de concessão, de permissão ou de autorização para explorar linhas ou lotes de linhas ou áreas, individualmente ou por meio de consórcios de empresas.

2.2.1. Essas empresas deverão ser operadoras do serviço de transporte público coletivo urbano por qualquer modal”.

Ora, onde esteja devidamente regulamentado e autorizado, o “transporte alternativo” nada mais é do que modalidade de transporte urbano, não sendo preciso mencionar, em norma, a espécie.

De mais a mais – muito embora isso vá ser objeto da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania - é preciso registrar que o legislador não tem o condão de se valer de proposta legislativa para alterar programa concebido e conduzido pelo Poder Executivo, no estrito limite das atribuições desse poder. O razoável, aqui, seria que S.Exas. encaminhassem Indicação ao Ministério das Cidades, sugerindo mais atenção da Pasta a eventuais demandas do chamado “transporte alternativo”.

O voto, feitas essas considerações, é pela **rejeição** do Projeto de Lei nº 5.153, de 2016, e das propostas a ele apensadas, Projeto de Lei nº 5.267, de 2016, e nº 5.469, de 2016.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado **JULIO LOPES**
Relator