



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.040-B, DE 2015 **(Do Sr. Alfredo Nascimento)**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para acrescentar como diretriz de política tarifária do serviço de transporte público coletivo a concessão de desconto para pagamento realizado por meio eletrônico; tendo parecer: da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação (relator: DEP. JOÃO CARLOS BACELAR); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. JOÃO PAULO PAPA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
DESENVOLVIMENTO URBANO;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 8º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º

.....
X – concessão de desconto para o usuário que realizar o pagamento da tarifa por meio eletrônico.

.....” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor noventa dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

As cidades brasileiras têm apresentado índices de criminalidade preocupantes. Uma das práticas criminosas mais sórdidas, porém, são os assaltos aos veículos e instalações do transporte coletivo. Por terem a obrigação de funcionar em horas e locais ermos, os sistemas de ônibus e as bilheterias de estações de trem e metrô são alvos fáceis, o que põe em risco a vida dos trabalhadores do setor e dos próprios passageiros.

O presente projeto de lei visa reduzir a quantidade de numerário em circulação no transporte coletivo urbano, de modo a desestimular esse tipo de crime. De fato, já são instalados, pelo menos nas maiores cidades, sistemas de pagamento por meios eletrônicos (magnéticos ou por comunicação sem fio). Porém, nota-se que, em quase todas as cidades, a tarifa para o pagamento eletrônico é a mesma cobrada do usuário que paga em dinheiro, e, por isso, tais sistemas não são tão amplamente empregados quanto poderiam ser.

O pagamento em dinheiro, além de diminuir a segurança dos ônibus e das bilheterias, apresenta outros inconvenientes. A eficiência dos sistemas de ônibus é reduzida quando o pagamento é feito no veículo, como é a prática mais comum no País. No horário de pico, as filas de usuários que se formam devido à demora nessa operação muitas vezes impedem a partida dos veículos, atrasando as viagens. Além disso, a capacidade de o Poder Público fiscalizar essas receitas é bastante reduzida.

É evidente que essa opção de pagamento não pode ser simplesmente proibida, já que é essencial para atender ao requisito de universalidade do serviço de transporte, e devido ao próprio curso forçado da moeda nacional. Por isso, optamos por privilegiar o pagamento eletrônico em relação ao pagamento em dinheiro, inscrevendo entre as diretrizes que orientam a política tarifária dos serviços de transporte público coletivo um novo inciso que determina que o pagamento sofrerá um desconto caso seja realizado daquela forma.

Os descontos serão definidos pelos órgãos delegantes do serviço, sejam municipais, estaduais ou federais, nos termos do § 7º do art. 9º da própria Lei nº 12.587, de 2012. Preserva-se, assim, a capacidade de adaptação da diretriz à realidade local.

Certo da relevância da presente iniciativa, espero a aprovação desse projeto de lei pelos nobres pares.

Sala das Sessões, em 07 de abril de 2015

Deputado **ALFREDO NASCIMENTO**

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

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

.....

CAPÍTULO II

**DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS
DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO**

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
- IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
- V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;
- VI - modicidade da tarifa para o usuário;
- VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;
- VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e
- IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

.....
§ 7 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.

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
**CAPÍTULO II
DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE
PÚBLICO COLETIVO**

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
- IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
- V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se déficit ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se superavit tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de superavit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

.....

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe pretende alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para acrescentar como diretriz de política tarifária do serviço de transporte público coletivo a concessão de desconto para o usuário que realizar o pagamento da tarifa por meio eletrônico.

Nesse contexto, a presente proposição visa acrescentar o inciso X ao art. 8º, de forma a determinar mais uma diretriz de política tarifária do serviço de transporte público coletivo.

Nos termos do art. 32, inciso VII, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano manifestar-se sobre o mérito da matéria.

Na sequência, a proposição será encaminhada para a análise

de mérito na Comissão de Viação e Transportes, e para a análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

O processo tramita sob a égide do poder conclusivo das comissões.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A proposta em pauta vai ao encontro de se garantir meios que dinamizem a Política Nacional de Mobilidade Urbana, em busca de melhorias nesse campo.

Hoje em dia, os índices de criminalidade, nas cidades do Brasil, vêm aumentando em grande proporção. Nesse quadro, é preocupante a quantidade de assaltos em veículos e instalações de transporte coletivo, já que são alvos muito visados. Isso coloca em risco a vida dos trabalhadores do setor, assim como dos passageiros que utilizam o sistema.

Dessa maneira, a proposição em análise objetiva diminuir a quantidade de espécie que fica em circulação no transporte coletivo urbano, consequentemente desestimulando a prática de crimes. Salienta-se que a tarifa relativa ao pagamento eletrônico é a mesma daquela que é cobrada quando o pagamento é feito em espécie.

Com esse nobre motivo, a proposição em análise pretende trazer mais segurança à população.

Além disso, a eficiência dos sistemas de ônibus é aumentada quando o pagamento é feito de modo eletrônico, pois isso evita a formação de longas filas que são formadas por causa da demora que existe quando o pagamento é feito em dinheiro.

Registra-se que não se pode simplesmente proibir o pagamento em dinheiro, visto que é importante manter o requisito de universalidade do transporte coletivo urbano. Portanto, a opção mais viável é conceder algum tipo de privilégio quanto ao pagamento da tarifa por meio eletrônico, favorecendo e incrementando o seu uso.

Assim, a intenção é criar a concessão de desconto para se promover a disseminação do meio eletrônico de pagamento de tarifa no sistema de transporte coletivo urbano.

Acrescenta-se que a concessão de desconto será definida e detalhada pelos órgãos delegantes do serviço, quer sejam municipais, estaduais ou federais, uma vez que 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.

Portanto, do ponto de vista do mérito, julgamos que o presente projeto de lei apresenta dispositivo que visa ao urgente aprimoramento da legislação federal referente à mobilidade urbana, no que diz respeito à eficiência do transporte coletivo urbano e à segurança de seus usuários.

Diante de todo o exposto, somos pela APROVAÇÃO do PL nº 1.040, de 2015.

Sala da Comissão, em 9 de setembro de 2015.

Deputado JOÃO CARLOS BACELAR
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 1.040/2015, nos termos do Parecer do Relator, Deputado João Carlos Bacelar. O Deputado Carlos Marun retirou o voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Julio Lopes - Presidente, Carlos Marun - Vice-Presidente, Alberto Filho, Caetano, Cícero Almeida, Dâmina Pereira, Flaviano Melo, Herculano Passos, Hildo Rocha, João Paulo Papa, José Nunes, Leopoldo Meyer, Luizianne Lins, Marcos Abrão, Moema Gramacho, Valadares Filho, Irajá Abreu e Mauro Mariani.

Sala da Comissão, em 21 de outubro de 2015.

Deputado JULIO LOPES
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe pretende alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para acrescentar como diretriz de política tarifária do serviço de transporte público coletivo a concessão de desconto para o usuário que realizar o pagamento da tarifa por meio eletrônico.

Nesse contexto, a presente proposição visa acrescentar o inciso X ao art. 8º, de forma a determinar mais uma diretriz de política tarifária do serviço de transporte público coletivo.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da matéria.

A proposição foi encaminhada pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, na qual recebeu parecer pela aprovação, em reunião ordinária realizada no dia 21 de outubro de 2015. Na sequência, será enviada para a análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Cabe registrar que, para apoiar a elaboração deste parecer, o Relator solicitou notas técnicas para entidades representativas do setor – Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) e Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) – e realizou uma audiência pública no dia 30 de maio de 2017.

O processo tramita sob a égide do poder conclusivo das comissões.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A proposição em comento visa à conquista de melhorias, ou seja, de sugerir formas que dinamizem a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Hoje, no nosso País, os índices de criminalidade estão cada vez mais altos. Nesse quadro, é preocupante a quantidade de assaltos a instalações de empresas de transporte coletivo e em veículos, pois esses locais constituem alvos bastante procurados. Isso coloca em risco a vida dos trabalhadores do setor, assim como dos passageiros que utilizam o sistema.

Dessa maneira, a proposta em tela objetiva diminuir a quantidade de dinheiro em espécie que fica em circulação no transporte coletivo urbano e, por consequência, desestimular a prática de crimes. Registra-se que a tarifa relativa ao pagamento eletrônico é a mesma daquela que é cobrada quando o pagamento é realizado em espécie. Assim, a proposição em análise pretende levar uma maior segurança à população.

Além disso, a eficiência dos sistemas de ônibus é maior quando o pagamento é feito de modo eletrônico, pois evita a formação de longas filas, que ocorrem por causa da demora que existe quando o pagamento é realizado em dinheiro.

Cabe registrar que a utilização do meio eletrônico de pagamento de tarifas do transporte coletivo, atualmente, está bastante difundida em vários países, inclusive da América do Sul, como Argentina e Chile. São vários os benefícios trazidos por esse sistema, como maior segurança para os usuários e prestadores do serviço, maior dinamismo da política de mobilidade urbana e maior eficiência dos sistemas de ônibus, entre outros.

Ressaltamos que não se deve proibir o pagamento em dinheiro, uma vez que é essencial manter o requisito de universalidade do transporte coletivo urbano. Assim, a alternativa mais exequível é incentivar o uso do meio eletrônico, com a definição de uma diretriz na política tarifária prevista na Lei de Mobilidade Urbana. Dessa maneira, a intenção é promover a disseminação do meio eletrônico de pagamento de tarifa no sistema de transporte coletivo urbano.

Soma-se a isso o fato de que uma eventual concessão de desconto deverá ser definida e detalhada pelos órgãos delegantes do serviço, quer sejam municipais, estaduais ou federais, visto que são de competência do 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.

Dessa forma, do ponto de vista do mérito, acreditamos que o presente projeto de lei traz dispositivo que objetiva o urgente aprimoramento da legislação federal relativa à mobilidade urbana, no que diz respeito à eficiência do

transporte coletivo urbano e à segurança de seus usuários.

Não obstante concordarmos com o mérito da matéria, entendemos que deve ser alterada a redação do dispositivo proposto, de modo a incentivar o uso de pagamento de tarifas por meio eletrônico, sem a inclusão de desconto em seu valor como uma das possibilidades de se viabilizar a promoção dessa utilização. Assim, teríamos uma diretriz ou orientação geral para o incentivo, e não simplesmente o desconto como obrigação para os prestadores de serviço.

Destacamos que, no que tange ao estabelecimento de diretrizes (orientações gerais) ou regras específicas mediante lei, entendemos que, além de possível, é necessário se instituir, em lei federal, diretriz relacionada ao incentivo do uso da bilhetagem por meio eletrônico.

Finalmente, acentuamos que a aprovação de um projeto de lei nesses termos abre caminhos para que futuros contratos com prestadores de serviço já fiquem alinhados com a diretriz proposta, evitando o desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos em vigor.

Diante de todo o exposto, somos pela APROVAÇÃO do PL nº 1.040, de 2015, por meio do Substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em 23 de outubro de 2017.

Deputado JOÃO PAULO PAPA
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.040, DE 2015

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, para acrescentar como diretriz de política tarifária do serviço de transporte público coletivo o incentivo ao pagamento realizado por meio eletrônico.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 8º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para acrescentar como diretriz de política tarifária do serviço de transporte público coletivo o incentivo ao pagamento realizado por meio eletrônico.

Art. 2º O art. 8º da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com

a seguinte redação:

“Art.8º.....
.....

X – incentivo ao pagamento de tarifas por meio eletrônico.

.....(NR)”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 23 de outubro de 2017.

Deputado JOÃO PAULO PAPA

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 1.040/2015, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado João Paulo Papa.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Diego Andrade e Marcelo Squassoni - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Alfredo Nascimento, Christiane de Souza Yared, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Hélio Leite, Hermes Parcianello, José Airton Cirilo, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Milton Monti, Nelson Marquezelli, Remídio Monai, Renzo Braz, Ricardo Teobaldo, Roberto Britto, Roberto Sales, Ronaldo Lessa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Carlos Henrique Gaguim, De Jorge Patrício, Delegado Edson Moreira, Deley, Irajá Abreu, Jose Stédile, Leonardo Monteiro, Leopoldo Meyer, Lucio Mosquini, Marcelo Álvaro Antônio, Marcelo Matos, Miguel Lombardi e Zé Augusto Nalin.

Sala da Comissão, em 8 de novembro de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ

Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, para acrescentar como diretriz de política tarifária do serviço de transporte público coletivo o incentivo ao pagamento realizado por meio eletrônico.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 3º Esta Lei altera o art. 8º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro

de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para acrescentar como diretriz de política tarifária do serviço de transporte público coletivo o incentivo ao pagamento realizado por meio eletrônico.

Art. 4º O art. 8º da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.8º.....
.....
X – incentivo ao pagamento de tarifas por meio eletrônico.
.....(NR)”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 8 de novembro de 2017.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
