



PROJETO DE LEI Nº _____, de 2019.
(Do Sr. André de Paula)

Altera a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que *“institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana”*, para criar o Transporte Público Coletivo Eletivo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei cria o Transporte Público Coletivo Eletivo, como sendo o serviço de transporte de passageiros ofertados por meio de microônibus e ônibus, explorados por profissionais organizados em Cooperativa, Microempresa, Empresa Individual de Responsabilidade Individual – EIRELI e Microempreendedor Individual – MEI.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º

.....

XIV - Transporte Público Coletivo Eletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público.

.....

Art. 10 – A. Transporte Público Coletivo Eletivo, implantado mediante interesse municipal ou estadual, deverá ser organizado, disciplinado e fiscalizado pelo respectivo poder público, 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.

§ 1º. Os serviços previstos no caput serão realizados por ônibus e microônibus, nos termos do Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, explorados por profissionais organizados em



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Cooperativa, Microempresa, Empresa Individual de Responsabilidade Individual – EIRELI e Microempreendedor Individual – MEI.

§ 2º. O disposto neste artigo será ajustado mediante convênio, quando realizado em regiões metropolitanas de Unidades da Federação distintas. ” (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Este Projeto de Lei tem como objetivo criar o Transporte Público Coletivo Eletivo, como sendo o serviço de transporte de passageiros ofertados por meio de microônibus e ônibus, explorados por profissionais organizados em Cooperativa, Microempresa, Empresa Individual de Responsabilidade Individual – EIRELI e Microempreendedor Individual – MEI.

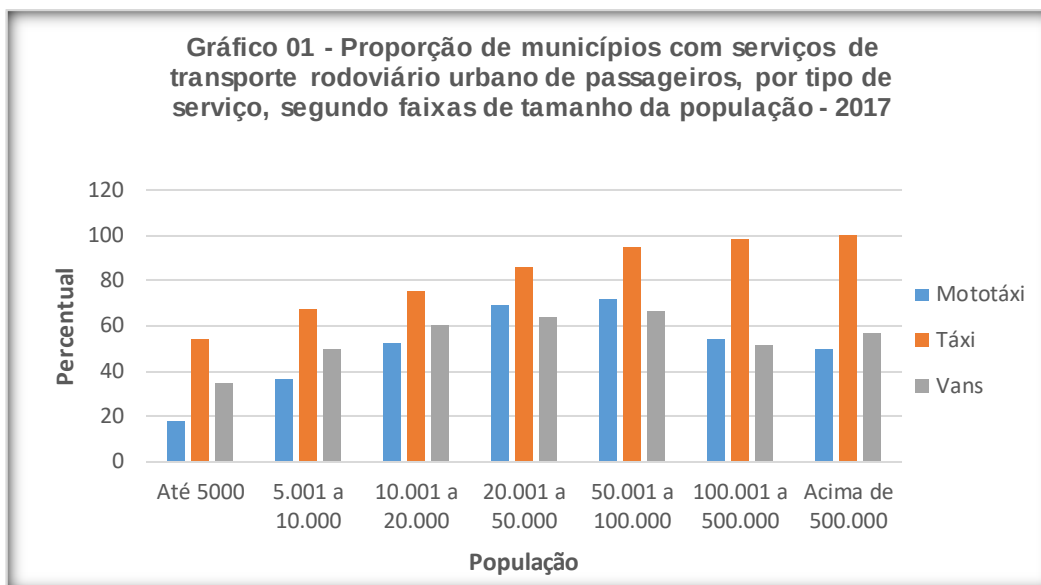
Atualmente, não existe uma definição clara quanto aos operadores de transporte público coletivo que operam massivamente por meio de vans e microônibus nos grandes e pequenos centros urbanos do país, sendo denominados como Transporte Alternativo, Opcional, Complementar, Suplementar ou Similar.

Conforme a Federação Nacional dos Permissionários, Concessionários, Autorizatórios e Trabalhadores Autônomos do Transporte Alternativo, Opcional, Complementar, Suplementar e Similares – FENATRAL, isso demonstra a necessidade de uma norma geral que organize esse formato de serviço, denominando-o como Transporte Público Coletivo Eletivo, além definir com clareza, na Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, “*Política Nacional de Mobilidade Urbana*”, os exploradores desse serviço público.

Segundo a Pesquisa de Informações Básicas Municipais - Perfil dos Municípios Brasileiros – 2017, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE o transporte por vans é ofertado em 2.983 municípios brasileiros, o que representa 53,6% da totalidade, sendo sua maior frequência nas cidades de tamanho populacional médio, juntamente com os mototaxistas, como demonstrado no gráfico1.

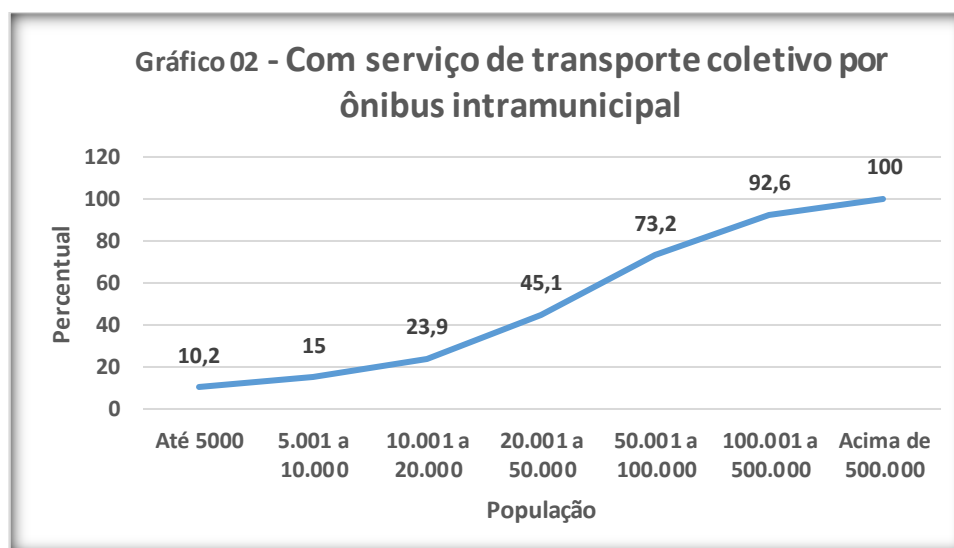


CÂMARA DOS DEPUTADOS



Essa pesquisa também abordou a quantidade de municípios que possuem serviço de transporte público coletivo atendidos por ônibus. Um conjunto de 1 679 municípios, representando 30,1% do total, informou possuir serviço de transporte coletivo por ônibus intramunicipal (transporte passageiros dentro do município). Os demais, ou não possuem o serviço intramunicipal ou esse serviço é ofertado pelo transporte intermunicipal, de modo que, por exemplo, o ônibus sai da cidade “A” com destino a cidade “C”, mas tem seu percurso pela cidade “B”, atendendo a cidade “B”.

Os gráficos abaixo representam a distribuição do serviço de transporte coletivo ofertado por meio de ônibus.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gráfico 03 - Sem serviço de ônibus para deslocamentos internos nos municípios.

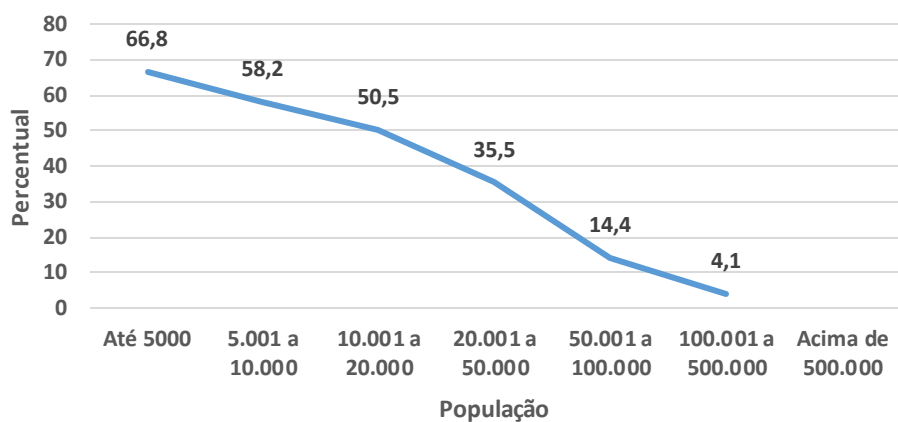


Gráfico 04 - Sem ônibus intramunicipal, mas com ônibus intermunicipal que atende a deslocamento internos.

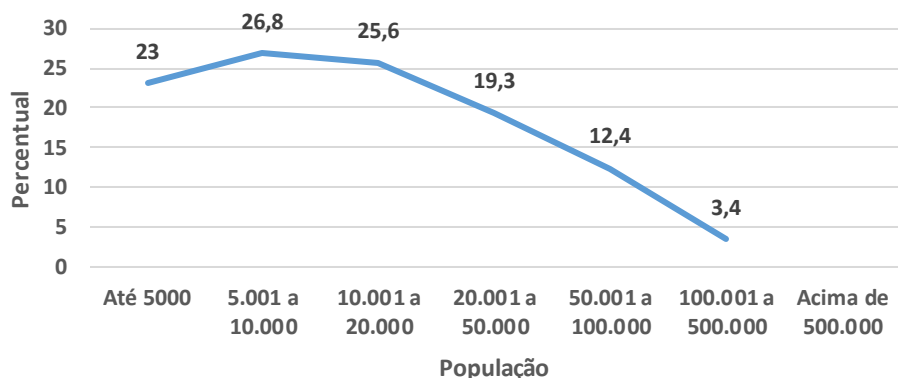
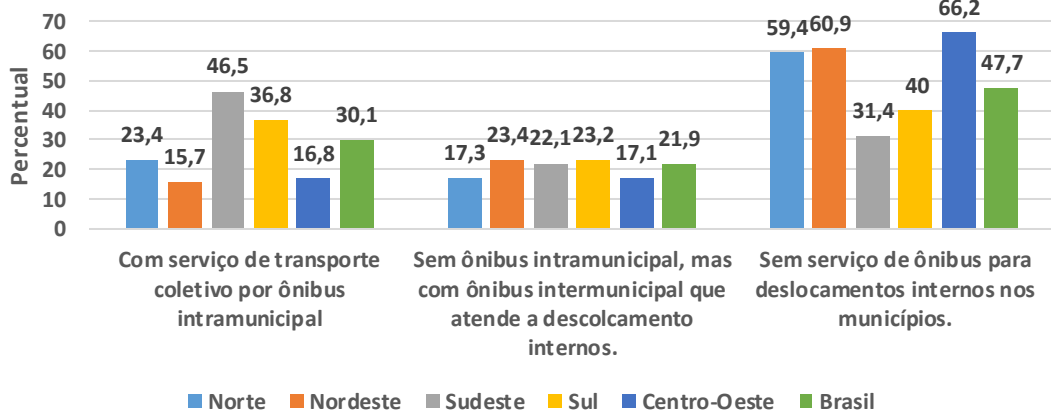


Gráfico 05 - Distribuição percentual dos municípios por existência de serviço de transporte coletivo por ônibus para deslocamentos internos nos municípios.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Avaliados esses dados do IBGE, faz-se necessário considerar que o transporte público coletivo de passageiros possui um papel socioeconômico imensurável. Atualmente, o maior desafio de transportar pessoas está na busca por melhoria da qualidade dos serviços, principalmente em áreas mais distantes dos grandes centros urbanos, regiões suscetíveis ao surgimento do transporte irregular, sem o instituto jurídico da concessão, da permissão ou da autorização do poder público, representando riscos aos usuários e prejuízo aos cofres públicos.

Desse modo, essa proposição, além de reconhecer um importante seguimento de trabalhadores, será um incentivo aos municípios para fomentar a mobilidade urbana por meio do transporte público regular, estimulando esses profissionais a se organizarem por meio de cooperativa, microempresa, Empresa Individual de Responsabilidade Individual – EIRELI ou Microempreendedor Individual – MEI.

Desse modo, considerando a relevância social da matéria, conto com o apoio dos nobres pares pela aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Deputado ANDRÉ DE PAULA
PSD/PE

ⁱ Pesquisa de Informações Básicas Municipais
Perfil dos Municípios Brasileiros - 2017

ⁱⁱ

https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/496bb4fbf305cca806aaa167aa4f6dc8.pdf