



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 5.153, DE 2016

(Apensados o PL nº 5.267/2016 e PL nº 5.469/2016)

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

Relatora: Deputada Major Fabiana

I. RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 5.153 de 2016, de autoria do nobre Deputado Francisco Floriano, propõe incluir a operação e o disciplinamento do transporte coletivo alternativo de passageiros entre os objetivos que deverão ser observados pelo plano de mobilidade urbana.

O PL nº 5.153 de 2016, em seu art. 2º, acrescenta o inciso XIV ao art. 4º da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, trazendo a seguinte definição sobre o transporte coletivo alternativo de passageiros:

“Serviço de transporte coletivo de passageiros que atua em caráter complementar ao serviço de transporte público coletivo de passageiros.”

Acrescenta ainda ao art. 24 da Lei nº 12.587/2012, o inciso XII, contemplando uma nova premissa para a efetivação do Plano de Mobilidade Urbana:

“A operação e o disciplinamento do transporte coletivo alternativo de passageiros por veículos do tipo “Van” e similares que será prestado por empresas ou profissionais autônomos reunidos ou não, em cooperativas.”



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Em sua justificação alega o nobre autor que o transporte alternativo coletivo de passageiros, devendo ser prestado por empresas ou profissionais autônomos reunidos ou não, em cooperativas, deve ser integrado ao Sistema de Transporte Público de Passageiros dos Municípios, em caráter complementar ao transporte público coletivo de passageiros, visando suprir a demanda de passageiros decorrente da insuficiência ou de ausência de atendimento pelo serviço convencional de transporte coletivo municipal.

Lembra ainda o Deputado Francisco Floriano que, na maior parte das localidades onde os transportadores atuam de modo informal, inexistente regulamentação que lhes estabeleça direitos e responsabilidades, limitando-se o poder público, normalmente, a impor seu poder de polícia para frear a atividade ilegal, o que vem provocando inúmeros distúrbios sociais.

Traz ainda posicionamento da Ministra Carmem Lúcia, do Supremo Tribunal Federal, a qual ratifica a constitucionalidade da Lei Municipal de Campinas/SP, nº 9.700/1998, que criou o sistema alternativo complementar de transporte coletivo.

Foram apensados ao PL nº 5.153/2016, o PL nº 5.267/2016, de autoria da nobre Deputada Laura Carneiro e o PL nº 5.469/2016, de autoria do Deputado Francisco Floriano, proposituras estas com conteúdos e justificações semelhantes, versando sobre a inclusão das permissionárias do transporte público coletivo alternativo urbano de passageiros no Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (Pró-Transporte).

Não houve apresentação de emendas a estas proposituras sob análise.

É o relatório.

II. VOTO DA RELATORA

Este Projeto de Lei se enquadra nas matérias sob apreciação da Comissão de Desenvolvimento Urbano, nos termos do disposto no RICD (art. 32, inciso VII, alínea 'a'), em especial ao transporte urbano, onde passaremos então à análise do mérito desta proposição sob a ótica do campo temático desta Comissão, não se atendo ao aprofundamento nos estudos dos aspectos constitucional, jurídico e de técnica legislativa, objetos de possível apreciação futura na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

O Projeto de Lei nº 5.153, de 2016, visa alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), para nela introduzir o conceito de transporte coletivo



CÂMARA DOS DEPUTADOS

alternativo de passageiros e eleger entre as premissas do Plano de Mobilidade Urbana a operação e o disciplinamento desse modo de transporte, prestado em caráter complementar ao transporte convencional, em veículos tipo “van” e similar, por empresas ou profissionais autônomos, reunidos ou não em cooperativas.

Cumprê destacar que segundo a Constituição da República Federativa do Brasil, em seu art. 21, inciso XX, compete à União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos.

No que se refere aos transportes urbanos, as diretrizes, princípios e objetivos estão insculpidos no texto da Lei nº 12.587/2012. Este regramento por sua vez estabelece linhas gerais sobre desenvolvimento urbano, nele incluído o transporte coletivo de passageiros, através da prestação do serviço público de transporte coletivo urbano, a ser organizado e prestado pelos Municípios, conforme previsto no art. 30, inciso V, de nossa Lei Maior.

Ao nosso olhar o transporte coletivo alternativo de passageiros, realizado por vans, micro-ônibus e similares, inclusive entre municípios e em regiões metropolitanas, destinado ao atendimento em caráter complementar ao transporte público coletivo, prestado por empresas ou profissionais autônomos reunidos ou não, em cooperativas, não passa de uma das modalidades possíveis na organização do serviço transporte coletivo de passageiros, ou seja, uma competência de âmbito municipal, sendo, portanto, sob nosso entendimento, desnecessária e inoportuna sua normatização em nível nacional.

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 relevância a um serviço específico, em detrimento de outras modalidades de transporte coletivo de passageiros, e, de outro, invadindo, indevidamente, a seara municipal.

Em relação aos projetos apensados, PL nº 5.267/2016 e PL nº 5.469/2016, que versam sobre a inclusão das permissionárias do transporte público coletivo alternativo urbano de passageiros no Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (Pró-Transporte), sequer poderiam ser denominados como Projetos de Lei, uma vez que não fazem alusão a qualquer Lei, ou parte dela, mas tão somente a um Programa do Poder Executivo, que materializa o art. 25 da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A Instrução Normativa nº 41, de 2012, do extinto Ministério das Cidades, que regulamenta o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (Pró-Transporte)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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 desta norma abrem o leque de mutuários que, atuando no transporte urbano, estão aptos a receber financiamento.

“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”.

Destarte 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.

Feitas essas considerações, votamos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 5.153/2016 e de seus apensados, o PL nº 5.267/2016 e PL nº 5.469/2016.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputada MAJOR FABIANA
Relatora