

**AVULSO NÃO
PUBLICADO.
REJEIÇÃO NAS
COMISSÕES DE
MÉRITO**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.153-B, DE 2016 **(Do Sr. Francisco Floriano)**

"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"; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e dos de nºs 5.267/16 e 5.469/16, apensados (relator: DEP. JULIO LOPES); e da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela rejeição deste e dos de nºs 5267/16 e 5469/16, apensados (relatora: DEP. MAJOR FABIANA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
DESENVOLVIMENTO URBANO 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 - Projetos apensados: 5267/16 e 5469/16

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer da relatora
- Parecer da Comissão

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Esta Lei 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.

Art. 2º. A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

“Art. 4º.

.....

XIV – transporte coletivo alternativo de passageiros: serviço de transporte coletivo de passageiros que atua em caráter complementar ao serviço de transporte público coletivo de passageiros.

“Art. 24

.....

XII – 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.

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

JUSTIFICATIVA

O objetivo desse projeto de lei é incluir o transporte coletivo alternativo de passageiros realizado pelas “Vans” e similares entre os objetivos que deverão ser observados pelo plano de mobilidade urbana, obrigatório para os municípios com mais de 20 mil habitantes.

A ideia é que esse tipo alternativo de transporte coletivo de passageiros deva 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.

É importante lembrar que, a Política Nacional de Mobilidade Urbana prevê como uma de suas diretrizes a “integração entre os modos e serviços de transporte urbano” e a “melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município”.

O transporte público alternativo de passageiros, realizado por vans, microônibus e similares inclusive entre municípios e em regiões metropolitanas, se destina ao atendimento em caráter complementar ao transporte público coletivo devendo ser prestado por empresas ou profissionais autônomos reunidos ou não, em cooperativas

O Serviço de Transporte Público Alternativo (STPA) vem se incorporando, de forma crescente, ao Sistema de Transporte Público Coletivo, principalmente nas regiões metropolitanas, capitais, grandes e médias cidades do País. O STPA tem caráter complementar ao serviço convencional de transporte coletivo. Normalmente, suas linhas não concorrem nem coincidem com as linhas do serviço convencional, devendo a complementaridade suprir o transporte convencional, onde este se mostre inadequado ao tratamento da demanda, em termos econômico-financeiros, geográficos, temporais ou por segmentos diferenciados. Os veículos utilizados são as “vans”, microônibus e similares, que tanto têm contribuído para desafogar o trânsito e aumentar a segurança e o conforto dos passageiros.

Ora, as pessoas têm o livre arbítrio de escolher se querem ou não esse tipo de transporte. O que deve ser feito é a regulamentação do transporte coletivo alternativo de passageiros e a vistoria adequada. Ignorar essa realidade é limitar os avanços que o transporte coletivo de passageiros pode ter reunindo o serviço de transporte prestado pelos ônibus e pelas Vans e similares.

Quem sai ganhando é a população em geral que contará com uma oferta maior do serviço de transporte coletivo além de forçar as empresas a aperfeiçoarem a qualidade do serviço prestado devido a concorrência que sofrerão.

É importante lembrar 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.

Os municípios devem tentar solucionar a questão de maneira pacífica, preservando os interesses do setor convencional de transporte, no entanto abrindo espaço para a atuação legal dos novos transportadores e ampliando a oferta de serviços diferenciados para os usuários. O lobby do setor de transporte coletivo não pode estar acima dos interesses da população.

Em meio ao imbróglio envolvendo o transporte coletivo público de passageiros x transporte coletivo alternativo de passageiros, o Judiciário foi chamado a se pronunciar e o entendimento que, hoje, prevalece na Suprema Corte é o abaixo transcrito.

“Administrativo – Regularização do transporte alternativo pelo Poder Público Municipal – Legalidade – Inteligência do inc. V, do art. 30, da Constituição Federal.” (fl. 16). Alega o recorrente violação dos artigos 22, inciso XI e 30, inciso V, da Constituição Federal, consubstanciada pela rejeição de sua pretensão em obstar a criação do sistema alternativo complementar de transporte coletivo. Não tem eiva evidente de inconstitucionalidade e, destarte, não há como se determinar a retirada do denominado transporte alternativo, via ruas, das vias públicas, ainda mais se não demonstrado, cabalmente e de forma específica, os prejuízos alegados possibilitou o ingresso de perueiros, sem a observação da lei constitucional, em itinerário, rotas e linhas onde a empresa permissionária do serviço de transporte, nesse caso a recorrente, prestava serviços regularmente, promovendo, ainda, o desequilíbrio

econômico-financeiro (fl. 5). 6. O Tribunal *a quo* afirmou que a Lei Municipal de Campinas n. 9.700/98, instituidora do serviço alternativo de transporte de passageiros (peruas, tipo lotações), nada tem de inconstitucional (...). [E que, de outra parte,] limitou-se a demandante em apresentar relato de genérico desequilíbrio econômico-financeiro alcançando os permissionários de serviços de transportes, via ônibus, ante a concorrência desleal desenvolvida por transporte via peruas, inclusive clandestinas” (fls. 122-123). (STF, AI nº 623.149/SP, Relatora Ministra Cármen Lúcia, DJe de 13/10/08).

Desconsiderar esse tipo de transporte coletivo e desconhecer a realidade do transporte público urbano em nosso país. As empresas de transporte coletivo urbano que prestam serviço sob o regime de permissão nas grandes cidades do Brasil não são suficientes. Sabemos que há um déficit de ônibus em relação a demanda das grandes cidades. As Vans, microônibus e similares já fazem parte da realidade brasileira e devem ser consideradas como parte integrante do Sistema de Transporte Público dos Municípios.

Ora, se há “Vans” operando no transporte coletivo de passageiros é porque existe demanda e, esta demanda, certamente não seria atendida satisfatoriamente pelas empresas de transporte público coletivo, que não conseguem suprir a atual demanda por transporte público.

Em outras palavras, as empresas de transporte público coletivo disponibilizam ônibus em número insuficiente para suprir a demanda por transporte público sendo necessária a participação das “Vans”. Não há como ignorar este fato.

Por fim, ressalta-se que na Câmara dos Deputados, faz mais de 16 anos que tramitam projetos de lei visando estabelecer diretrizes para o transporte coletivo alternativo de passageiro, no entanto, até agora, nada foi aprovado. A maioria dos projetos de lei encontram-se arquivados.

Precisamos retomar as discussões e colocar o transporte coletivo alternativo de passageiros entre as demandas que merecem destaque nesta Casa.

Por ser de relevância social, peço o apoio dos nobres pares para a aprovação deste Projeto de lei.

Sala das sessões, 04 de maio de 2016.

Deputado FRANCISCO FLORIANO (DEM/RJ)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

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 I DISPOSIÇÕES GERAIS

Seção I Das Definições

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;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - 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;

VII - 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;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

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

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - 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.

Seção II Dos Princípios, Diretrizes E Objetivos Da Política Nacional De Mobilidade Urbana

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;
- 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.

.....

CAPÍTULO V

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE
MOBILIDADE URBANA

.....

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - os polos geradores de viagens;
- VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais

destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

CAPÍTULO VI DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 5.267, DE 2016 (Da Sra. Laura Carneiro)

Dispõe 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, que atua no âmbito da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e da Política Setorial de Transporte e da Mobilidade Urbana.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-5153/2016.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe 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, que atua no âmbito da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e da Política Setorial de Transporte e da Mobilidade Urbana, conforme Instrução Normativa nº 41, de 24 de outubro de 2012 do Ministério das Cidades.

Art. 2º As permissionárias do transporte público coletivo alternativo urbano de passageiros passam a fazer parte do público alvo do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – PRÓ- TRANSPORTE, que atua no âmbito da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e da Política Setorial de Transporte e da Mobilidade Urbana.

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

JUSTIFICAÇÃO

O Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - Pró-Transporte, atuando no âmbito da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e da Política Setorial de Transporte e da Mobilidade Urbana, é implementado de forma a propiciar o aumento da mobilidade urbana, da acessibilidade, dos transportes coletivos urbanos e da eficiência dos prestadores de serviços, de maneira a garantir o retorno dos financiamentos concedidos e conferir maior alcance social às aplicações do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS.

É voltado ao financiamento do setor público e privado, à implantação de sistemas de infraestrutura do transporte coletivo urbano e à mobilidade urbana, contribuindo na promoção do desenvolvimento físico-territorial, econômico e social, como também para a melhoria da qualidade de vida e para a preservação do meio ambiente.

O que pode ser Financiado São financiáveis no âmbito do Pró-Transporte as seguintes modalidades:

Implantação, ampliação, modernização e/ou adequação da infraestrutura dos sistemas de transporte público coletivo urbano, incluindo-se obras civis, equipamentos, investimentos em tecnologia, sinalização e/ou aquisição de veículos e barcas e afins.

Ações voltadas à qualificação e pavimentação de vias, inclusão social, à mobilidade urbana, à acessibilidade e à salubridade.

Obras e serviços complementares e equipamentos especiais destinados à acessibilidade, à utilização e à mobilidade de idosos, pessoas com deficiências ou restrição de mobilidade, voltados à prevenção de acidentes.

No entanto, não foram contempladas as permissionárias do transporte público coletivo alternativo urbano de passageiros.

Pela justiça do pleito, conto com o apoio dos nobres Pares desta Casa para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 12 de maio de 2016.

**Deputada Federal LAURA CARNEIRO
(PMDB-RJ)**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL Seção de Legislação Citada - SELEC
--

INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 41, DE 24 DE OUTUBRO DE 2012

Regulamenta o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - PRÓ-TRANSPORTE.

O MINISTRO DE ESTADO DAS CIDADES, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 6º da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, e o art. 66 do Regulamento

Consolidado do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS, aprovado pelo Decreto nº 99.684, de 8 de novembro de 1990, com a redação dada pelo Decreto nº 1.522, de 13 de junho de 1995, e, Considerando o disposto na Resolução nº 567, de 25 de junho de 2008, e na Resolução nº 702, de 4 de outubro de 2012, do Conselho Curador do FGTS, Considerando o Decreto nº 6.025, de 22 de janeiro de 2007, que institui o Programa de Aceleração do Crescimento - PAC e seu Comitê Gestor, e

Considerando a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, resolve:

Art. 1º O Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - PRÓ-TRANSPORTE fica regulamentado na forma dos Anexos I, II e III desta Instrução Normativa.

Art. 2º Esta Instrução Normativa entra em vigor a partir de 1º de novembro de 2012, revogando-se as Instruções Normativas nº 22, de 10 de maio de 2010 e nº 78, de 23 de novembro de 2010, ambas do Ministério das Cidades.

AGUINALDO RIBEIRO

ANEXO I

PROGRAMA DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA PRÓ-TRANSPORTE

1. OBJETIVO

O Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - Pró-Transporte, atuando no âmbito da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e da Política Setorial de Transporte e da Mobilidade Urbana, é implementado de forma a propiciar o aumento da mobilidade urbana, da acessibilidade, dos transportes coletivos urbanos e da eficiência dos prestadores de serviços, de maneira a garantir o retorno dos financiamentos concedidos e conferir maior alcance social às aplicações do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS.

É voltado ao financiamento do setor público e privado, à implantação de sistemas de infraestrutura do transporte coletivo urbano e à mobilidade urbana, contribuindo na promoção do desenvolvimento físico-territorial, econômico e social, como também para a melhoria da qualidade de vida e para a preservação do meio ambiente.

2. MUTUÁRIOS DO PRÓ-TRANSPORTE (Redação dada pela Instrução Normativa 4/2016/MCD)

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.469, DE 2016

(Do Sr. Francisco Floriano)

"Dispõe 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, que atua no âmbito da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e da Política Setorial de Transporte e da Mobilidade Urbana.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-5267/2016.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe 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, que atua no âmbito da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e da Política Setorial de Transporte e da Mobilidade Urbana.

Art. 2º. As permissionárias do transporte público coletivo alternativo urbano de passageiros passam a fazer parte do público alvo do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – PRÓ- TRANSPORTE, que atua no âmbito da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e da Política Setorial de Transporte e da Mobilidade Urbana

Art. 3º. O Poder Executivo regulamentará esta Lei, no que for necessário à sua aplicação.

Art. 4º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O Projeto de lei que ora apresento visa corrigir uma injustiça cometida contra as permissionárias do transporte público coletivo alternativo urbano de passageiros, que não foram contempladas no Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – PRÓ-TRANSPORTE.

Constitui público-alvo do Programa os estados, municípios e o Distrito Federal, órgãos públicos gestores e as respectivas concessionárias ou permissionárias do transporte público coletivo urbano, bem assim as sociedades de propósitos específicos – SPE's.

Ora, as Vans que atuam como permissionárias do transporte coletivo alternativo de passageiros prestam o serviço público de transporte de forma complementar as empresas de ônibus, responsáveis pelo transporte público coletivo de passageiros. Sendo assim, não há motivo razoável que justifique essa discriminação.

O “Pró- Transporte” é importante para os permissionários do transporte coletivo alternativo, uma vez que, ele é voltado ao financiamento do setor público e privado. Entre as ações financiáveis estão: a Implantação, ampliação, modernização e/ou adequação da infraestrutura dos sistemas de transporte público coletivo urbano, incluindo-se obras civis, equipamentos, investimentos em tecnologia, sinalização e/ou aquisição de veículos e afins.

Certamente, funcionará como uma alavanca para novos investimentos, para a troca da frota e, principalmente, para a promoção de melhorias na prestação do serviço público de transporte, beneficiando milhares de usuário que usam as Vans diariamente para ir trabalhar, estudar, etc.

Pelo alcance social e importância da matéria, solicitamos o apoio de nossos Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das sessões, 02 de junho de 2016.

Deputado FRANCISCO FLORIANO (DEM/RJ)

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

Cumpra 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, estatuidos 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 10 de outubro de 2016.

Deputado **JULIO LOPES**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o PL 5.153/16 e os PLs 5.267/16 e 5.469/16, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Julio Lopes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Washington Reis - Presidente, Altineu Côrtes e Julio Lopes - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Cajar Nardes, Christiane de Souza Yared, Cleber Verde, Diego Andrade, Dr. João, Edinho Araújo, Edinho Bez, Elcione Barbalho, Ezequiel Fonseca, Fernando Jordão, Goulart, Hugo Leal, Juscelino Filho, Laudívio Carvalho, Luiz Carlos Ramos, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Milton Monti, Nelson Marquezelli, Remídio Monai, Renzo Braz, Roberto Britto, Roberto Sales, Silas Freire, Tenente Lúcio, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Delegado Edson Moreira, Deley, Jaime Martins, Jose Stédile, Josi Nunes, Leônidas Cristino, Lucio Mosquini, Misael Varella, Paulo Freire, Ricardo Izar, Simão Sessim e Walter Alves.

Sala da Comissão, em 23 de novembro de 2016.

Deputado EDINHO BEZ
Presidente em exercício

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

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.”

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 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.

Cumprir 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) 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 22 de maio de 2019.

Deputada MAJOR FABIANA
Relatora

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 5.153/2016 e os PLs 5.267/2016 e 5.469/2016, apensados, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Major Fabiana.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Pr. Marco Feliciano - Presidente, Alex Manente, Flaviano Melo, Francisco Jr., José Ricardo, Joseildo Ramos, Major Fabiana, Marcelo Nilo, Norma Ayub, Toninho Wandscheer, Edmilson Rodrigues, Eduardo Braide, Gustavo Fruet, Léo Motta e Luizão Goulart.

Sala da Comissão, em 12 de junho de 2019.

Deputado PR. MARCO FELICIANO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
