



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.065, DE 2019

(Do Sr. Daniel Almeida)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para dispor sobre a modalidade de transporte público coletivo complementar de passageiros.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-9223/2017.

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a modalidade de transporte público coletivo complementar de passageiros.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º

.....
XIV – transporte público coletivo complementar de passageiros: serviço de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público, que atua em caráter suplementar ao serviço de transporte público coletivo de passageiros.” (NR)

“Art. 11-C. A regulamentação e fiscalização do serviço de transporte público coletivo complementar de passageiros previsto no inciso XIV do art. 4º desta Lei competem exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal, no âmbito dos seus territórios, e aos Estados, no caso do transporte intermunicipal de caráter urbano.

§ 1º O serviço de transporte público coletivo complementar de passageiros será prestado por empresas ou profissionais autônomos, reunidos ou não em cooperativas, por meio de veículo automotor com capacidade entre seis e vinte passageiros, além do condutor.

§ 2º A exploração dos serviços de transporte público coletivo complementar de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal, estadual ou do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros.”

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 12.587, de 2012, representa importante marco na construção da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Ao instituir as diretrizes de implantação dessa política, a Lei de Mobilidade, como ficou conhecida, estabelece as diversas modalidades de transporte de pessoas e cargas nas cidades brasileiras, bem como alguns requisitos a serem observados pelo poder público municipal ao regulamentar a prestação dos diversos tipos de serviço.

No entanto, como todo instrumento legal, os ajustes são constantemente necessários, de modo a adequar os dispositivos às realidades vivenciadas Brasil afora. É o caso do transporte público coletivo complementar de

passageiros. Quando o legislador elencou as modalidades de transporte no art. 4º da Lei, essa importante modalidade ficou esquecida.

Na prática, não há como conceber um sistema de transporte de passageiros eficiente somente com o uso de veículos de média e alta capacidade, como os metrô, trens, BRT e ônibus. Tais veículos são estruturados em linhas troncais, em geral onde se concentra a maior demanda por viagens. Logo, não possuem a devida capilaridade e não conseguem aproximar o passageiro da sua origem e/ou do seu destino.

As vans e os microônibus, por sua vez, fazem muito bem esse papel. Por serem menores, acessam vias de menor calibre de tráfego e de menor demanda, viabilizando o deslocamento final dos passageiros. Como o próprio nome diz, atuam complementando o serviço de média e alta capacidade, sem exercer qualquer competição em relação às outras modalidades.

Nota-se, portanto, a importância de incluir a modalidade de transporte complementar de passageiros no texto da Lei de Mobilidade, de modo a direcionar o gestor da política de mobilidade nos Municípios e do Distrito Federal, no caso do transporte urbano, e nos Estados, no caso do transporte intermunicipal de caráter urbano, na regulamentação dos serviços de transportes públicos coletivos, de modo a ampliar a cobertura do sistema, tornando-o mais eficiente.

Isso posto, rogamos o apoio dos nobres Pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 12 de setembro de 2019.

Deputado DANIEL ALMEIDA
PCdoB/BA

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 remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. [*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)*](#)

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 II

DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

- I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;
- II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);
- III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea *h* do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. ([*Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018*](#))

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)*](#)

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, 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. [*\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)*](#)

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
