

**COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO  
DE LEI Nº 4.881, DE 2012, E APENSO – POLÍTICA DE MOBILIDADE  
URBANA**

**Emenda \_\_\_\_/2019**

Inclua-se no artigo 3º do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 4.881, uma alteração no inciso XVI do art. 4º e no artigo 11-D, que passam a ter a seguinte redação:

*“Art. 3º - A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:*

*I – acréscimo dos seguintes incisos XVI, XV e XVI ao art. 4º:*

*‘Art. 4º - .....*

*.....*  
*XVI – transporte coletivo complementar: serviço de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens com características operacionais sob demanda, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, sendo parte integrante da rede transporte público coletivo de passageiros da localidade.’ (NR)*

*.....*  
*V – acréscimo do seguinte art. 11-D:*

*‘Art. 11-D. Cabe aos Municípios e ao Distrito Federal licitar, regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte coletivo complementar de passageiros previstos no inciso XVI do art. 4º desta Lei, no âmbito dos seus territórios.*

*§ 1º Os serviços de que trata o caput serão delegados ao particular mediante concessão ou permissão, e devem ficar restritos às linhas e itinerários não atendidos pelos serviços de transporte público coletivo regulares.*

*§ 2º Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte coletivo complementar de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar o teor da presente lei, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 e as diretrizes de eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço'*

....." (NR)

### **Justificativa**

O substitutivo do ilustre relator cria o serviço de transporte privado coletivo complementar, o qual será delegado à iniciativa privada por meio de autorização, cabendo aos Municípios e o Distrito Federal a sua regulamentação.

É importante observar que as cidades brasileiras estão enfrentando uma série de problemas quanto ao transporte ilegal de passageiros ofertados por meio de veículos de menor capacidade que um ônibus, como vans e automóveis, que colocam em risco a segurança da população, bem como prejudicam a gestão das autoridades públicas locais quanto aos serviços públicos de transporte.

A delegação de um serviço de transporte coletivo complementar por meio de autorização simples poderá ensejar legislações locais que não atentem para a Política Nacional de Mobilidade Urbana e prejudicar diretamente a oferta de serviços públicos de transporte coletivo, o qual atende a maioria da população brasileira, composta por pessoas de baixo poder aquisitivo e que necessitam de transporte público para os seus deslocamentos diários.

Não podemos ignorar os princípios e diretrizes norteadores da Política Nacional de Mobilidade Urbana, principalmente os que priorizam o transporte público coletivo sobre o transporte privado e o transporte individual.

Dessa forma, entendemos que o serviço de transporte coletivo complementar deva ser submetido ao devido processo de licitação, que é o instrumento apto para a Administração Pública selecionar devidamente o melhor prestador de serviço a ser disponibilizado à população, e ter o efetivo poder fiscalizador sobre o mesmo.

Devemos lembrar que “serviço adequado” é aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas (artigo 6º da Lei 8.987/1995).

Sala da Comissão, em 20 de novembro de 2019.

Deputado SÉRGIO VIDIGAL

PDT/ES