

Inclua-se no artigo 1º da Medida Provisória 906, de 2019, alterações nos artigos 11-A e 11-B da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2019, com as seguintes redações:

Art. 1º - A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 passa a vigorar com a seguinte alterações:

.....

Art. 11-A -

§ 1º - Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual 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 seguintes diretrizes e medidas para a garantia dos princípios da eficiência, da eficácia, da segurança na prestação do serviço, bem como para atender à modicidade tarifária:

I - cobrança de contribuições e a instituição de tributos municipais devidos pela prestação do serviço, inclusive pela utilização do uso do viário urbano.

II – garantia da sustentabilidade econômica e financeira da rede de transporte público coletivo de passageiros, por meio da destinação dos valores arrecadados para o disposto no inciso VIII do artigo 6º.

III – proibição da utilização de veículos, com capacidade superior a 7(sete) passageiros, incluído o motorista, dentre eles os abaixo especificados, sem prejuízo de outros modelos veiculares que possam surgir e que se enquadrem na especificação:

- a) ônibus;*
- b)micro-ônibus;*
- c)vans;*
- d)utilitários.*

Art. 11-B -

V – compartilhar dados de origem e destino, a quantidade das viagens e o faturamento bruto, sem a identificação do passageiro;

VI- vistoriar, anualmente, os veículos, em oficinas acreditadas pelo INMETRO, visando à segurança dos passageiros.

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

CD/19392.39503-75

illegal de passageiros, cabendo ao poder público adoção de medidas coercitivas para repressão da atividade ilegal.

Justificativa

Em 2012, foi sancionada a Lei 12.587 que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, cujo objetivo é contribuir para o acesso universal à cidade, estabelecendo as condições para os deslocamentos das pessoas e bens, priorizando os sistemas de transporte público colocados à disposição da sociedade.

A citada legislação estabeleceu diretrizes e princípios para que os entes federativos, União, Estados, Municípios e Distrito Federal, pudessem aprimorar seus marcos regulatórios com objetivo de melhorar os meios de transporte público para milhões de brasileiros que dependem desse serviço público para os seus deslocamentos diárias.

Recursos públicos e até privados foram investidos na construção da infraestrutura necessária para oferta do transporte público, seja por trens, metrôs ou ônibus, com objetivo de ter uma rede de transporte público eficiente no atendimento dos anseios da população.

Nos últimos anos, presenciamos a construção e implementação de Sistemas de Bus Rapid Transit (BRT) nas cidades do Belo Horizonte, Brasília, Recife e Rio de Janeiro, bem como a ampliação da linhas de metrôs em São Paulo e Rio de Janeiro, cujo objetivo maior é a melhoria do transporte público para população.

Contudo, com advento da Lei 13.640, de 26 de março de 2018, que alterou a Lei 12.587/2012, regulamentando o transporte remunerado individual de passageiros por meio de aplicativos, tem se constatado um aumento significativo de automóveis nas ruas brasileiras, face a oferta de desse serviço prestados por empresas privadas de aplicativos.

Apesar da lei estabelecer a regulamentação e fiscalização por parte do poder público, tem se observado que este serviço não está sendo regulamentado pela maioria das cidades e naquelas que ocorreram a regulamentação, as legislações estão sendo questionadas na justiça por parte das empresas privadas de aplicativos, as quais querem ofertar o serviço sem qualquer fiscalização por parte do poder público responsável, ou seja, no ambiente de livre mercado.

Além disso, temos presenciado nos noticiários, diversas ocorrências de violência praticadas por motoristas do transporte remunerado individual de passageiros por aplicativos contra passageiros, com destaque para o caso ocorrido em 7/11/2019, onde três mulheres que



CD/19392.39503-75

trabalhavam na equipe um ator foram brutalmente agredidas por um motorista de serviço de transporte por aplicativos na cidade de São Paulo.

As irregularidades na oferta do serviço de transporte remunerado individual por aplicativos, bem como os atos de violência que atentam contra a segurança dos passageiros, demonstram a necessidade na revisão da legislação, visando capacitar as autoridades públicas no trato da questão.

É importante registrar que o Estado Brasileiro não é contra a iniciativa privada e a liberdade econômica, porém ao tratarmos de serviços públicos ou privados disponibilizados à população, normas e atribuições públicas legais tem que ser respeitadas.

Dessa forma, entendemos a necessidade de aprimorar a Lei 12.587, concedendo as garantias necessárias ao poder público na gestão do transporte privado remunerado individual por aplicativos.

Assim contamos com o apoio dos ilustres legisladores a presente emenda.

Sala das Sessões ____ de novembro de 2019

**Deputado MAURO LOPES
(MDB/MG)**

CD/19392.39503-75