

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.221, DE 2020

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015; que institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências; altera a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências; e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre e dá outras providências.

Autor: Deputado WOLNEY QUEIROZ

Relator: Deputado FÁBIO RAMALHO

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do ilustre Deputado Wolney Queiroz, pretende incluir diversos dispositivos e alterar outros da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Além disso, a proposta tenciona fazer alterações pontuais na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole; na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, de criação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit – e da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –; e na Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que



estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência.

A ementa do projeto de lei também cita a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, conhecida como Estatuto da Cidade. Referida Lei, entretanto, não é alterada no texto do projeto. Provavelmente trata-se de equívoco.

Conforme a justificação da proposta, pretende-se resgatar as ideias apresentadas pelo Senador Acir Gurgacz, relator da Medida Provisória (MPV) nº 906, de 2019, na Comissão Mista, cujo projeto de lei de conversão (PLV) não pôde ser deliberado, em função da suspensão das atividades das comissões por causa da pandemia do coronavírus.

Considera o Autor que na ocasião, embora tenham sido construídas mudanças robustas no marco legal da mobilidade urbana, as quais compõem o projeto, o iminente vencimento do prazo da MPV fez com que somente fosse aprovada a prorrogação do prazo para que os Municípios elaborem os Planos de Mobilidade Urbana, matéria de consenso devido ao risco de inúmeros Municípios ficarem impedidos de receber recursos para qualquer melhoria de mobilidade.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição. Na sequência, a Comissão de Desenvolvimento Urbano também se pronunciará quanto ao mérito do projeto. Por fim, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá se manifestar quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta.

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e encontra-se em regime de tramitação ordinária. No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fábio Ramalho
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217939930500>



A proposição que ora analisamos traz diversas alterações na chamada Lei da Mobilidade Urbana, bem como mudanças pontuais em outros dispositivos legais. Passemos então à análise desses itens, quanto aos aspectos de mérito que cabem a esta Comissão de Viação e Transportes.

Primeiramente, entendemos desnecessários os dispositivos que incluem na Lei da Mobilidade Urbana os conceitos de “transporte ciclo motorizado privado” e de “transporte autopropelido privado”, bem como aqueles que determinam que os Municípios deverão regulamentar e fiscalizar esses serviços.

Julgamos que as definições, princípios e diretrizes contidas na Lei da Mobilidade Urbana e em outros diplomas legais – Código Civil, Código de Defesa do Consumidor, Código de Trânsito Brasileiro etc. – são suficientes para que, havendo necessidade, exista algum tipo de regulamentação específica de novos serviços de transportes pelo poder público local. O texto da Lei deve ser amplo e genérico, de forma a garantir sua aplicabilidade sem que seja necessária alteração legal a cada nova tecnologia ou serviço eventualmente disponível.

Quanto ao conceito de “transporte coletivo complementar”, que seria uma forma de transporte coletivo de passageiros acionado por aplicativos, prestado mediante concessão ou permissão, por meio de licitação, sob regulamentação e fiscalização exclusiva dos Municípios e do Distrito Federal, consideramos que esses Entes já têm autonomia – constitucional e legal – para implantar serviço dessa natureza em seus respectivos sistemas de transporte, sem necessidade de qualquer alteração da legislação federal.

Em que pese a inegável importância do transporte sobre trilhos, entendemos indevida a citação expressa, no artigo que trata dos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana, da prevalência do modo metroferroviário na obtenção de recursos para sua implantação e expansão no transporte de pessoas e cargas. Consideramos que cada modalidade de transporte tem sua aplicação adequada no âmbito da mobilidade urbana, devendo os investimentos serem direcionados de forma a otimizar a aplicação dos recursos em benefício da população, conforme avaliação caso a caso,



visto que características dos deslocamentos podem indicar investimentos em transporte metroferroviário ou não.

Consideramos bem vindas as alterações referentes às diretrizes de priorização de projetos de transporte público, para incluir os corredores exclusivos e as faixas preferenciais em vias urbanas. Também positivas são a inclusão entre as diretrizes do tratamento tributário diferenciado que beneficie o usuário do transporte público coletivo de passageiros e a previsão específica da possibilidade de recuperação dos investimentos realizados em infraestrutura de transporte público coletivo de passageiros que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos, mediante instituição de contribuição de melhoria. Nesse quesito, notadamente em decorrência das experiências vividas na pandemia de Covid-19, achamos por bem incluir como diretriz, em nosso substitutivo, a prioridade na destinação recursos financeiros públicos emergenciais ao transporte público coletivo, na ocorrência de situação de emergência e estado de calamidade pública.

Consideramos proveitoso o incentivo à utilização de receitas extratarifárias e alternativas nos novos modelos de negócios, objeto de inciso acrescido ao art. 8º da Lei de Mobilidade Urbana.

Quanto à exigência de que a concessão de novos benefícios tarifários seja custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do serviço, lembramos que esse dispositivo foi vetado quando da edição da Lei, sob o argumento de que seriam restringidas *“as hipóteses de gestão das tarifas dos serviços de transporte público coletivo, o que pode acarretar a necessidade de aporte maior de recursos orçamentários e financeiros pelos entes federados, além de ser contraditório com § 5º do art. 9º do projeto.”* Entendemos que esses argumentos permanecem válidos e, embora reconheçamos que o excesso de benefícios e gratuidades prejudica o sistema, julgamos que tal comando invadiria as competências e engessaria a ação dos Entes responsáveis pela gestão da prestação dos serviços.

Não vemos problema em vetar a utilização de veículos de transporte coletivo, com capacidade superior a sete passageiros, incluído o



motorista, no serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros. Conforme a própria definição prevista na Lei, esse serviço destina-se à realização de viagens individualizadas ou compartilhadas, mas a limitação na capacidade do veículo deve impedir eventuais desvirtuações da norma, como a realização de viagens com características de transporte coletivo.

Quanto à exigência de exame toxicológico para todos os motoristas do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, devemos lembrar que esta Casa debateu recentemente o tema nas alterações do Código de Trânsito Brasileiro trazidas pela Lei nº 14.071, de 2020, onde ficou definida a obrigatoriedade de comprovação de resultado negativo em exame toxicológico para os condutores das categorias C, D e E.

No que concerne ao exercício do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros sem as devidas autorizações, julgamos que a atual redação da Lei é suficiente, não cabendo determinar ao poder público a adoção de medidas coercitivas que já são de sua competência. Ademais, o próprio Código de Trânsito também estabelece a infração gravíssima de transitar com o veículo *“efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim”*, com a penalidade de multa e a medida administrativa de remoção do veículo.

As alterações propostas como art. 19-A da Lei da Mobilidade Urbana e no art. 8º do Estatuto da Metrópole pretendem atribuir o exercício da governança interfederativa das regiões metropolitanas e das aglomerações urbanas à autoridade metropolitana, a qual deverá ser instituída por respectiva lei estadual. Referida autoridade metropolitana sequer é citada no texto do Estatuto da Metrópole, constituindo tema polêmico devido às competências constitucionais dos Entes federados.

Do ponto de vista da gestão dos sistemas de transportes, objeto de análise desta Comissão, julgamos ser temerário atribuir exercício de função de tamanha relevância para entidade que sequer foi instituída, sem debate específico mais amplo. Ainda mais temerário seria impedir Estados e Municípios de receber recursos orçamentários federais destinados à



mobilidade urbana até que a respectiva autoridade metropolitana tenha sido instituída.

Nada temos a opor à inclusão, entre os itens que o planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar, de plano de contingência para solucionar ou mitigar problemas incidentais que possam afetar a mobilidade urbana.

Também concordamos com a citação expressa da promoção de parcerias público-privadas voltadas para a melhoria da infraestrutura entre os instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana que os entes federativos poderão utilizar. Nos parece utópica, entretanto, a criação de fundo interfederativo destinado à redução das tarifas pagas pela população brasileira, tendo como única fonte de recursos parte da receita auferida com a cobrança de estacionamentos de uso público e privado. Na realidade, o art. 23 da Lei de Mobilidade Urbana já traz, em seus incisos III e V, disposições mais genéricas e adequadas sobre o tema:

“Art.

23.

.....

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado **e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público**, na forma da lei;

.....

V - estabelecimento da **política de estacionamentos de uso público e privado**, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;” (Grifei)

Também não temos óbice à citação de “espaços compartilhados” entre as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana que deverão ser contempladas no Plano de Mobilidade Urbana.



Quanto à alteração na Lei nº 10.233, de 2001, consideramos que, além de invadir detalhamento técnico afeto à regulamentação da ANTT, a implantação da medida prevista poderia resultar em diminuição da concorrência no serviço regular de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Não é necessária alteração na Lei nº 10.098, de 2000, para determinar que as *“rodoviárias deverão prover acessibilidade para embarque e desembarque dos passageiros”*, visto que a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, o Estatuto da Pessoa com Deficiência, já determina a acessibilidade em todas as estações e terminais dos sistemas de transporte.

Diante do exposto, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 2.221, de 2020, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado FÁBIO RAMALHO
Relator

2021-3154



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fábio Ramalho
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217939930500>



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.221, DE 2020

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para incluir novos princípios e diretrizes.

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

“Art.

6º

.....

VI – priorização de projetos de transporte público coletivo:

- a) estruturadores do território urbano;
- b) indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- c) de corredores exclusivos em vias urbanas;
- d) de faixas preferenciais em vias urbanas;

.....

IX – tratamento tributário diferenciado que beneficie o usuário do transporte público coletivo de passageiros, mediante redução dos custos dos tributos sobre os serviços;

X – adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente da implantação de infraestrutura de transportes, mediante a instituição da contribuição de melhoria para financiar projetos de mobilidade urbana;



XI – prioridade na destinação recursos financeiros públicos emergenciais ao transporte público coletivo, na ocorrência de situação de emergência e estado de calamidade pública.” (NR)

.....
“Art.
8º

.....
XI – incentivo à utilização de receitas alternativas e extratarifárias nos novos modelos de negócios.
.....” (NR)

.....
“Art. 11-
A.

.....
IV – não permitir a utilização de veículos com capacidade superior a sete passageiros, incluído o motorista.” (NR)

.....
“Art. 21.

.....
V – plano de contingência para solucionar ou mitigar problemas incidentais que possam afetar a mobilidade urbana.” (NR)

.....
“Art. 23.

.....
X – promoção de parcerias público-privadas voltadas para a melhoria da infraestrutura.” (NR)

.....
“Art. 24.



III – as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana,
incluindo as ciclovias, ciclofaixas e espaços compartilhados;

.....” (NR)

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

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado FÁBIO RAMALHO
Relator

2021-3154



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fábio Ramalho
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217939930500>

