

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.088, DE 2021

Proíbe a redução da frota de transporte público em situações de calamidade pública ou outra que mude a normalidade social.

Autor: Deputado ALEXANDRE FROTA

Relator: Deputado NETO CARLETTO

I - RELATÓRIO

Por força da alínea 'c', do inciso XX, do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, chega a esta Comissão de Viação e Transportes (CVT), para análise de mérito, o Projeto de Lei nº 3.088, de 2021. O texto proposto proíbe "a redução de circulação de transportes públicos em casos de calamidade pública ou outro decreto que mude a normalidade social".

O Autor justifica a proposta argumentando que a redução da disponibilidade do serviço de transporte público é muito prejudicial à população usuária do serviço, que necessita de deslocamento para suprir necessidades pessoais ou mesmo para chegar em seus empregos. Entende que a redução da frota tem como exclusivo objetivo aumentar a lucratividade da exploração do serviço.

A matéria foi distribuída a esta CVT para análise de mérito e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para avaliação da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa. Tramita em regime ordinário e está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões.

Durante o prazo regimental não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o relatório.



II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei em análise proíbe “a redução de circulação de transportes públicos em casos de calamidade pública ou outro decreto que mude a normalidade social”. O Autor justifica a proposta argumentando que a redução da disponibilidade do serviço de transporte público é muito prejudicial à população usuária do serviço, que necessita de deslocamento para suprir necessidades pessoais ou mesmo para chegar em seus empregos. Entende que a redução da frota tem como exclusivo objetivo aumentar a lucratividade da exploração do serviço.

Não obstante compartilharmos da preocupação do Autor com a continuidade do serviço de transporte público, acreditamos que há motivos suficientes para a não aprovação da matéria.

Primeiramente, recordamos a prerrogativa do Município, garantida pelo art. 30 da Constituição Federal, para organizar e prestar o serviço de transporte coletivo urbano. Tal competência limita o alcance de lei emanada pelo Congresso Nacional e não permite que se imponham regras relacionadas ao tamanho da frota disponível para prestação dos serviços de titularidade do Município.

Nesse mesmo sentido, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituída pela Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, estabelece as competências de cada Ente na gestão da mobilidade e lhes garante autonomia para “dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços”¹.

Ou seja, a frequência e disponibilidade do serviço deve ser flexível, por configurar ferramenta de resposta a situações concretas da qual dispõem os gestores. Vale destacar que os eventos extraordinários, descritos pelo Autor como “calamidade pública ou outro decreto que mude a normalidade social” podem se dar por diferentes motivos, ter desdobramentos diversos e, portanto, demandar ações específicas do poder público no momento de crise. Casos de desastres naturais (enchentes por exemplo) ou colapso de

¹ Art. 22, inciso IV



infraestruturas (apagões, rompimento de barragens por exemplo) são situações nas quais a facilitação do fluxo de pessoas e bens pode ser desejada. Já nos casos de pandemias, como a da covid-19, o protocolo pode recomendar o isolamento social e, portanto, o deslocamento das pessoas deve ser desencorajado, contexto no qual faz sentido reduzir a disponibilidade do transporte. A medida proposta, nessa perspectiva, reduz a flexibilidade de que dispõe a Administração para adaptar a oferta de transporte de acordo com o que o caso concreto requer.

O Autor argumenta, em tom de condenação, que a redução da frota tem como objetivo aumentar os lucros dos prestadores de serviço. Naturalmente, repudiamos práticas abusivas e que favoreçam particulares em detrimento dos interesses da coletividade. Contudo, é importante salientar que a eficiência do sistema, o que envolve sua sustentabilidade financeira, é essencial para a continuidade do serviço e da manutenção de sua qualidade. A PNMU estabelece, entre seus princípios, a eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte e na circulação urbana². Além disso, uma de suas diretrizes dá especial destaque ao aspecto econômico do serviço:

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

O isolamento social e a forte retração da atividade econômica enfrentados durante a pandemia impôs séria diminuição de receitas às operadoras do serviço de transporte urbano. A severa queda na demanda fez com que a arrecadação ficasse comprometida, não deixando qualquer condição de manutenção do serviço na frequência habitual em que operava anteriormente. A Lei não pode determinar a manutenção do serviço em condição insustentável, sob risco de provocar insolvência do operador e colapso no sistema.

Diante do exposto, voto pela rejeição do PL nº 3.088, de 2021.

² Art. 5º, incisos IV e IX.



Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado NETO CARLETTO
Relator

2024-5146

Apresentação: 21/05/2024 12:29:00.863 - CVT
PRL 1 CVT => PL 3088/2021

PRL n.1



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD246472595400>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Neto Carletto

