

PROJETO DE LEI Nº , DE 2018

(Do Sr. IVAN VALENTE)

Altera a lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 para dispor sobre a transparência e a participação social para o controle da qualidade do transporte público e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os artigos 2º, 5º, 7º, 8º, 9º, 10, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 22 e 24 da Lei nº 12.587, de janeiro de 2012, passam a vigorar com as seguintes alterações:

““Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e da transparência ativa dos dados e informações relativas ao sistema.” (NR)

“Art. 5º

.....
X – transparência ativa de dados e informações produzidos por pessoas públicas ou privadas em razão da prestação de serviços concedidos ou autorizados pelo poder público.” (NR)

“Art. 7º

VI – assegurar a participação dos cidadãos na avaliação da qualidade dos serviços.”(NR)

“Art. 8º

X – transparência ativa plena dos parâmetros de qualidade, quantidade e tarifa definida na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 2º Os Municípios e o Distrito Federal deverão divulgar, trimestralmente na internet e em formato aberto, os dados sobre:

I - os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo;

II – a evolução dos custos utilizados para o cálculo do valor da tarifa, individualizados por companhia, rota e com o detalhamento das despesas;

III – os subsídios tarifários pagos para cada empresa prestadora de serviços e o respectivo número de passageiros transportados e de linhas operadas;

IV – a avaliação dos cidadãos sobre os serviços prestados em cada uma das linhas. ”(NR)

“Art. 9º

§ 13 Os dados referentes aos custos que permitem o cálculo do déficit ou superávit tarifário, bem como para a revisão da tarifa e seus fundamentos, deverão ser objeto de transparência ativa na internet e em formato aberto, individualizados por companhia, rota e com detalhamento das despesas. ” (NR)

“Art. 10.

VI – fornecimento ao poder público e divulgação mediante transparência ativa e em formato aberto dos dados referentes à planilha de custos pela pessoa jurídica contratada, individualizados por rota e com detalhamento das despesas.

§1º. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei, que deverão ser divulgados na internet mediante transparência ativa e em formato aberto.

§ 2º Os subsídios tarifários deverão considerar em sua base de cálculo a avaliação dos cidadãos sobre a qualidade do serviço, considerando, no mínimo, sua pontualidade e comodidade.”(NR)

“Art. 14.

V – ter acesso a aplicativo que informe as linhas disponíveis, seus respectivos horários e informação sobre a localização dos veículos por meio de sistema de geolocalização, bem como o tempo estimado para a chegada ao local de embarque;

VI – ter acesso a aplicativos que permitam a avaliação da qualidade do serviço prestado, especialmente no que concerne à pontualidade, qualidade e cordialidade, devendo essa avaliação ser publicada mediante transparência ativa, em formato aberto, e considerada para fins de pagamento dos subsídios tarifários.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, e mediante transparência ativa e em formato aberto, sobre:

IV – a fundamentação de decisão do poder público acerca de reajuste ou revisão de tarifas e respectivos processos. ”(NR)

“Art. 15.

IV – aplicativo para comunicação, avaliação da satisfação dos cidadãos com os serviços oferecidos e para prestação de contas sobre o valor da tarifa e eventuais subsídios tarifários pagos pelo poder público. ”(NR)

“Art. 16.....

§ 3º A União dará publicidade, mediante transparência ativa e em formato aberto, aos dados relacionados aos gastos, delegações, contratos ou qualquer outro ajuste relacionado à competência prevista nesta lei.” (NR)

“Art. 17.

§1º Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

§ 2º Os Estados darão publicidade, mediante transparência ativa e em formato aberto, aos dados relacionados à prestação dos serviços, especialmente sobre os custos que levaram à composição da tarifa e ao valor de eventual subsídio tarifário, os incentivos, apoios, delegações, contratos ou qualquer outro ajuste relacionado à competência prevista nesta lei.”(NR)

“Art. 18.

Parágrafo único. Os Municípios e o Distrito Federal darão publicidade, mediante transparência ativa e em formato aberto, aos dados relacionados ao planejamento, execução, avaliação, regulamentação, prestação e capacitação das atividades desenvolvidas no âmbito da política de mobilidade urbana, bem como aos dados relacionados à prestação dos serviços, especialmente sobre os custos que levaram à composição da tarifa e ao valor de eventual subsídio tarifário, os incentivos, apoios, delegações, contratos ou qualquer outro ajuste relacionado à competência prevista nesta lei. (NR)

“Art. 21.

V – a participação dos cidadãos na avaliação da qualidade dos serviços, especialmente quanto à pontualidade, qualidade e cordialidade do serviço.” (NR)

“Art. 22.

VIII – adotar providências para a melhoria dos serviços, especialmente quanto à pontualidade, qualidade e cordialidade, de acordo com a avaliação dos usuários.”(NR)

“Art. 24.

XII – a transparência ativa na internet e em formato aberto de todos os dados produzidos.

.....” (NR)”

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Todos têm direito de receber dos órgãos públicos informações de interesse coletivo ou geral. Esse é um direito fundamental, resguardado pela Constituição Federal de 1988. O acesso a informações públicas é garantido para a promoção da transparência, da participação, do controle social e combate à corrupção e ao desperdício causado pela má gestão.¹

Nos últimos anos, tivemos avanços importantes na abertura de informações públicas, como a criação de portais e a aprovação da Lei de Acesso a Informações.

Apesar desses avanços, muito pouco ou quase nada avançamos em relação à transparência das informações relacionadas à mobilidade urbana. Gestores públicos dos Estados, Municípios e do Distrito Federal resistem ou quando tentam não conseguem tornar públicas informações sobre contratos, tarifas, custos e demais dados de obras e serviços relacionados à mobilidade urbana.²

Conseqüentemente, convivemos há décadas com a má qualidade do transporte público nos grandes centros urbanos, atualmente uma das principais preocupações da população brasileira.

O alto custo, associado à falta de pontualidade, à ausência de transparência e à má condição dos veículos oferecidos à população, foi o estopim para as manifestações de rua que eclodiram em 2013.

No auge das referidas mobilizações, conseguimos aprovar nesta Casa o Projeto de Lei nº 3546, de 2012, que obrigava a transparência dos dados e fundamentos que embasavam as decisões de reajuste das tarifas do transporte público. A proposta seguiu para o Senado, mas infelizmente ainda não conseguiu superar o lobby daqueles que temem a transparência e o controle social.

¹ <http://artigo19.org/blog/2015/10/06/em-sp-transporte-sem-transparencia/>

² <http://artigo19.org/blog/2015/10/06/em-sp-transporte-sem-transparencia/>

Infelizmente, até hoje nada mudou e a população segue pagando caro por um serviço de má qualidade e sequer tem acesso aos dados que justificam o preço da tarifa paga para realizar qualquer tipo de controle social.

Pesquisa realizada em 2017 apontou que o transporte público figura entre os principais problemas urbanos percebidos nos municípios brasileiros, o que havia sido constatado também em 2006. A percepção deste problema acontece, principalmente, nos municípios com população acima de um milhão de habitantes.

Pelos dados levantados, 12,4% dos entrevistados acredita que o transporte é um problema social, número que é ainda maior nos centros urbanos mais populosos, onde foi citado por 17,0% dos chefes de família das cidades com população total entre um e três milhões de habitantes e 12,9%, no Rio de Janeiro e em São Paulo.³

O problema segue mobilizando debates em todo o país e, entre os diversos pontos debatidos, um deles é consenso: faltam transparência e mecanismos de participação para que a população possa realizar o controle social.⁴

Diante do sofrimento da população trabalhadora com este problema, voltamos ao tema com a apresentação da presente proposta, cujo objetivo central é tornar obrigatória a divulgação em transparência ativa e em formato aberto de dados relacionados ao serviço de transporte público, como o valor do subsídio pago pelo poder público às empresas prestadoras, os fundamentos para eventual reajuste de tarifa, as linhas disponíveis e seus respectivos horários.

A proposta também torna obrigatória a criação de mecanismos para permitir que os cidadãos possam avaliar a qualidade do serviço prestado e vincula esta avaliação ao cálculo de eventual pagamento de subsídio pelo poder público.

3 <http://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub636397002002520031.pdf>

4 <http://congressoemfoco.uol.com.br/noticias/solucao-para-transporte-coletivo-passa-por-transparencia-e-participacao-popular-aponta-debate/>

Acreditamos que somente a participação da população, a transparência plena e o efetivo controle social poderão mudar a realidade do transporte público em nosso país.

É inconcebível que, mesmo diante das reclamações recorrentes da população e até mesmo depois das mobilizações de 2013, nosso país não tenha avançado um milímetro na transparência dos dados relacionados à mobilidade urbana.

Pior, não desenvolvemos nenhum mecanismo que permita ao cidadão dar sua opinião sobre os serviços prestados e que obrigue o poder público a considerar essa opinião.

Nesse sentido, a apresentação do presente projeto busca mudar essa realidade e criar mecanismos para que os trabalhadores possam interferir diretamente na busca pela melhoria do transporte público.

Sala das Sessões, em de de 2018

Deputado IVAN VALENTE

PSOL/SP