



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2016

(Do Sr. Francisco Floriano)

“Altera a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências, para incluir a operação e o disciplinamento do transporte coletivo alternativo de passageiros entre os objetivos que deverão ser observados pelo plano de mobilidade urbana”.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências, para incluir a operação e o disciplinamento do transporte coletivo alternativo de passageiros entre os objetivos que deverão ser observados pelo plano de mobilidade urbana.

Art. 2º. A Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

“Art. 4º.

.....

XIV – transporte coletivo alternativo de passageiros: serviço de transporte coletivo de passageiros que atua em caráter complementar ao serviço de transporte público coletivo de passageiros.

“Art. 24



.....

XII – a operação e o disciplinamento do transporte coletivo alternativo de passageiros por veículos do tipo “Van” e similares que será prestado por empresas ou profissionais autônomos reunidos ou não, em cooperativas.

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

JUSTIFICATIVA

O objetivo desse projeto de lei é incluir o transporte coletivo alternativo de passageiros realizado pelas “Vans” e similares entre os objetivos que deverão ser observados pelo plano de mobilidade urbana, obrigatório para os municípios com mais de 20 mil habitantes.

A ideia é que esse tipo alternativo de transporte coletivo de passageiros deva ser integrado ao Sistema de Transporte Público de Passageiros dos Municípios em caráter complementar ao transporte público coletivo de passageiros, visando suprir a demanda de passageiros decorrente da insuficiência ou de ausência de atendimento pelo serviço convencional de transporte coletivo municipal.

É importante lembrar que, a Política Nacional de Mobilidade Urbana prevê como uma de suas diretrizes a “integração entre os modos e serviços de transporte urbano” e a “melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município”.

O transporte público alternativo de passageiros, realizado por vans, microônibus e similares inclusive entre municípios e em regiões metropolitanas, se destina ao atendimento em caráter complementar ao transporte público coletivo devendo ser prestado por empresas ou profissionais autônomos reunidos ou não, em cooperativas

O Serviço de Transporte Público Alternativo (STPA) vem se incorporando, de forma crescente, ao Sistema de Transporte Público Coletivo, principalmente nas regiões metropolitanas, capitais, grandes e



médias cidades do País. O STPA tem caráter complementar ao serviço convencional de transporte coletivo. Normalmente, suas linhas não concorrem nem coincidem com as linhas do serviço convencional, devendo a complementaridade suprir o transporte convencional, onde este se mostre inadequado ao tratamento da demanda, em termos econômico-financeiros, geográficos, temporais ou por segmentos diferenciados. Os veículos utilizados são as “vans”, microônibus e similares, que tanto têm contribuído para desafogar o trânsito e aumentar a segurança e o conforto dos passageiros.

Ora, as pessoas têm o livre arbítrio de escolher se querem ou não esse tipo de transporte. O que deve ser feito é a regulamentação do transporte coletivo alternativo de passageiros e a vistoria adequada. Ignorar essa realidade é limitar os avanços que o transporte coletivo de passageiros pode ter reunindo o serviço de transporte prestado pelos ônibus e pelas Vans e similares.

Quem sai ganhando é a população em geral que contará com uma oferta maior do serviço de transporte coletivo além de forçar as empresas a aperfeiçoarem a qualidade do serviço prestado devido a concorrência que sofrerão.

É importante lembrar que, na maior parte das localidades onde os transportadores atuam de modo informal, inexistente regulamentação que lhes estabeleça direitos e responsabilidades, limitando-se o poder público, normalmente, a impor seu poder de polícia para frear a atividade ilegal, o que vem provocando inúmeros distúrbios sociais.

Os municípios devem tentar solucionar a questão de maneira pacífica, preservando os interesses do setor convencional de transporte, no entanto abrindo espaço para a atuação legal dos novos transportadores e ampliando a oferta de serviços diferenciados para os usuários. O lobby do setor de transporte coletivo não pode estar acima dos interesses da população.

Em meio ao imbróglio envolvendo o transporte coletivo público de passageiros x transporte coletivo alternativo de passageiros, o Judiciário foi



chamado a se pronunciar e o entendimento que, hoje, prevalece na Suprema Corte é o abaixo transcrito.

“Administrativo – Regularização do transporte alternativo pelo Poder Público Municipal – Legalidade – Inteligência do inc. V, do art. 30, da Constituição Federal.” (fl. 16). Alega o recorrente violação dos artigos 22, inciso XI e 30, inciso V, da Constituição Federal, consubstanciada pela rejeição de sua pretensão em obstar a criação do sistema alternativo complementar de transporte coletivo. Não tem eiva evidente de inconstitucionalidade e, destarte, não há como se determinar a retirada do denominado transporte alternativo, via peruas, das vias públicas, ainda mais se não demonstrado, cabalmente e de forma específica, os prejuízos alegados possibilitou o ingresso de perueiros, sem a observação da lei constitucional, em itinerário, rotas e linhas onde a empresa permissionária do serviço de transporte, nesse caso a recorrente, prestava serviços regularmente, promovendo, ainda, o desequilíbrio econômico-financeiro (fl. 5). 6. O Tribunal *a quo* afirmou que a Lei Municipal de Campinas n. 9.700/98, instituidora do serviço alternativo de transporte de passageiros (peruas, tipo lotações), nada tem de inconstitucional (...). [E que, de outra parte,] limitou-se a demandante em apresentar relato de genérico desequilíbrio econômico-financeiro alcançando os permissionários de serviços de transportes, via ônibus, ante a concorrência desleal desenvolvida por transporte via peruas, inclusive clandestinas” (fls. 122-123). (STF, AI nº 623.149/SP, Relatora Ministra Cármen Lúcia, DJe de 13/10/08).

Desconsiderar esse tipo de transporte coletivo e desconhecer a realidade do transporte público urbano em nosso país. As empresas de transporte coletivo urbano que prestam serviço sob o regime de permissão nas grandes cidades do Brasil não são suficientes. Sabemos que há um déficit de ônibus em relação a demanda das grande cidades. As Vans, microônibus e similares já fazem parte da realidade brasileira e devem ser consideradas como parte integrante do Sistema de Transporte Público dos Municípios.

Ora, se há “Vans” operando no transporte coletivo de passageiros é porque existe demanda e, esta demanda, certamente não seria atendida satisfatoriamente pelas empresas de transporte público coletivo, que não conseguem suprir a atual demanda por transporte público.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Em outras palavras, as empresas de transporte público coletivo disponibilizam ônibus em número insuficiente para suprir a demanda por transporte público sendo necessária a participação das “Vans”. Não há como ignorar este fato.

Por fim, ressalta-se que na Câmara dos Deputados, faz mais de 16 anos que tramitam projetos de lei visando estabelecer diretrizes para o transporte coletivo alternativo de passageiro, no entanto, até agora, nada foi aprovado. A maioria dos projetos de lei encontram-se arquivados.

Precisamos retomar as discussões e colocar o transporte coletivo alternativo de passageiros entre as demandas que merecem destaque nesta Casa.

Por ser de relevância social, peço o apoio dos nobres pares para a aprovação deste Projeto de lei.

Sala das sessões, 03 de maio de 2016.

Deputado FRANCISCO FLORIANO (DEM/RJ)