



MPV 818
00002

SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

EMENDA nº - CM
(à MPV nº 818, de 2018)

Dê-se ao artigo 2º da Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018, a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 8º

.....

X – incentivo ao pagamento da tarifa por meio eletrônico, mediante o estabelecimento de valores tarifários diferenciados.

.....

§ 4º A concessão de novos benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público coletivo deverá ser custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, sendo vedado atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço público.

§ 5º A concessão de benefícios tarifários nos serviços de transporte público coletivo, sempre que possível, deve considerar a capacidade econômica e financeira dos usuários beneficiados, visando atender aqueles que realmente necessitem da assistência social do poder público.

§ 6º Os atuais benefícios tarifários serão revistos no prazo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta lei, com objetivo de se adequarem ao teor expresso nos § 4º e 5º.

.....

Art. 24.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana será compatibilizado com o plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de sete anos, contado da data de entrada em vigor desta Lei.

SF/18913.43592-97



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de entrada em vigor desta Lei terão o prazo máximo de sete anos, contado da data de sua entrada em vigor, para elaborá-lo.

§ 6º Os Municípios que descumprirem o prazo previsto no § 4º ficarão impedidos de receber recursos federais destinados à mobilidade urbana até que seja elaborado o plano a que refere o caput." (NR)

SF/18913.43592-97

JUSTIFICATIVA

Decorrido seis anos da sanção da Lei nº 12.587/2012, constata-se a necessidade de revisar a presente lei, de forma de adequá-la a realidade das cidades quanto a mobilidade urbana.

A maioria das cidades brasileiras já dispõem de sistemas de pagamento da tarifa do transporte público coletivo de passageiros, mediante créditos eletrônicos inseridos em cartões de pagamento.

Essa modalidade de pagamento traz maior segurança a bordo do transporte público coletivo para os usuários, pois elimina o manuseio de dinheiro, bem como concede maior celeridade ao serviço, uma vez que evita a formação de longas filas que acontecem por causa da demora que existe quando o pagamento é feito em dinheiro.

Dessa forma é importante estabelecer uma nova diretriz na política tarifária que permita o incentivo ao pagamento por meio eletrônico da tarifa, mediante valor diferenciado daquele que realiza o pagamento em dinheiro.

Outro ponto que há necessidade de ser revisto nas diretrizes para política tarifária é com relação aos benefícios tarifários concedidos para determinadas categorias de usuários, mais conhecidas como gratuidades.

No custeio da gratuidade no transporte público é importante observar que a tarifa desse serviço público é o resultado do seu custo dividido pelo número de usuários pagantes. Assim quanto maior o número de usuários beneficiados pelo passe livre, menor será o número de pagantes e consequentemente, maior vai ser o valor da tarifa.



SENADO FEDERAL
Gabinete Senador ACIR GURGACZ

Para cada um real gasto com passagem de ônibus, trens e metros, 19 centavos são destinados ao custeio dessas gratuidades.

Na verdade, estamos vivendo uma grande injustiça social onde pessoas menos favorecidas da sociedade e que utilizam o transporte público todos os dias são obrigadas a financiar uma política de assistência social.

Se verificarmos a Constituição Federal, vamos observar que “assistência social deve ser prestada para aquele que dela necessitar” (Art. 203) e como faz parte da seguridade social, medidas de assistência social devem ser financiadas pelo orçamento público (Art. 195).

Assim a presente emenda não visa proibir as gratuidades nos serviços transporte público coletivo, e sim estabelecer que as novas gratuidades sejam custeadas com recursos públicos e não mais pelos usuários do sistema de transporte público coletivo, bem como, ao conceder a gratuidade, o poder público esteja atento a condição financeira do usuário beneficiado, como forma de beneficiar aquele usuário que realmente precisa de assistência e proteção do Estado.

SF/18913.43592-97

Sala da Comissão, 05 de fevereiro de 2018.

Senador **ACIR GURGACZ**
PDT/RO