

PARECER Nº , DE 2023

Da Comissão de Serviços de Infraestrutura, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 3.278, de 2021, do Senador Antonio Anastasia, que *atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.*

Relator: Senador **VENEZIANO VITAL DO RÊGO**

I – RELATÓRIO

Chega para análise o Projeto de Lei (PL) nº 3.278 de 2021, de autoria do Senador Antonio Anastasia, que *“atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001”*.

O projeto original está estruturado em seis artigos, sendo que o primeiro enuncia o propósito da lei.

O cerne da proposta encontra-se no art. 2º, que trata das alterações da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Sinteticamente, as modificações propostas na Lei nº 12.587, de 2012, são as seguintes:

- Incluem-se e alteram-se, no art. 2º, algumas definições com o objetivo de permitir melhor aplicabilidade da futura lei.

- Incorporam-se, no art. 6º, novas diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana visando à redução do custo da tarifa paga pelo usuário; entre elas está a adoção de instrumentos de compensação pela valorização imobiliária decorrente de implantação da infraestrutura de transporte.
- Ajusta-se a redação de algumas diretrizes da política tarifária, constantes do art. 8º, para adequá-las às demais alterações que se pretende promover.
- Propõe-se, no art. 9º, que disciplina o regime econômico e financeiro da concessão do serviço de transporte coletivo, uma revisão do texto quanto à ocorrência de déficit e superávit tarifário e dispõe sobre o reajuste e a revisão extraordinária dos contratos.
- Cria-se um art. 9º-A para estabelecer princípios, diretrizes e objetivos que contribuam para uma regulação que seja capaz de promover segurança jurídica entre as partes envolvidas.
- Inserem-se três artigos, 10-A, 10-B e 10-C, para disciplinar a forma de licitação, detalhar as cláusulas e relacionar os requisitos mínimos de qualidade dos contratos de prestação de serviços de transporte público coletivo, além de atribuir ao poder público a responsabilidade por disponibilizar espaços públicos para viabilizar a integração modal.
- Inclui-se novo dispositivo ao art. 11 para obrigar a disponibilização de lista de usuários previamente cadastrados no transporte privado coletivo.
- Insere-se, no art. 14, como dever do usuário a contribuição para a preservação dos bens utilizados na prestação dos serviços de transportes.
- Modificam-se os artigos 16, 17, 18 e 22, e insere-se o 19-A, para estabelecer novas atribuições aos entes federados.

- Altera-se o art. 22, para atribuir ao poder público responsável pela fiscalização do transporte ilegal de passageiros a competência para estabelecer multas e sanções administrativas.
- Modificam-se dispositivos do art. 23, para vincular receitas ao financiamento do subsídio público da tarifa.
- Insere-se dispositivo no art. 24 para tratar do financiamento excepcional para o custeio dos serviços de transporte público coletivo em situações de emergência ou de calamidade pública.
- Por fim, acrescenta um parágrafo ao art. 25, para estabelecer que os investimentos em mobilidade urbana e o subsídio da tarifa pública de transporte coletivo devem ser operacionalizados por meio de fundos públicos.

O art. 3º inclui novo dispositivo na Lei nº 10.636, de 2002, para que a aplicação dos recursos da CIDE Combustíveis destinados aos programas de infraestrutura de transportes priorize as áreas urbanas.

O art. 4º inclui, no Estatuto das Cidades, nova diretriz para induzir o escalonamento temporal das atividades urbanas de modo a contribuir para mais uniformidade da demanda por transporte durante o dia.

O artigo 5º contém a cláusula de vigência, estabelecida em um ano após a publicação oficial da lei.

Por fim, o último artigo da proposição dispõe sobre a possibilidade de revisão e adaptação dos contratos de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano em vigor na data de publicação da lei.

Em sua justificativa, o Senador Antonio Anastasia esclarece que as rápidas mudanças e os desafios por que tem passado o transporte de passageiros em todo o mundo requerem a adequação e a atualização da Lei nº 12.587, de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, e alterações pontuais nas leis nº 10.636, de 2002, e nº 10.257, de 2002 (Estatuto das Cidades).

A matéria foi recebida pelo Plenário desta Casa em 22 de setembro de 2021, tendo sido encaminhada à Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa. Foi apresentada, no prazo regimental, a Emenda nº 1-T, do Senador Carlos Fávaro. A emenda propõe que a concessão de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários seja custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei, vedando a atribuição deste custo, via aumento de tarifa, aos usuários do transporte coletivo em geral. Abre-se prazo de dois anos para a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios adequarem suas legislações de concessão de gratuidades e descontos tarifários a essa prerrogativa.

Perante a CI, foi apresentada a Emenda nº 1-T, de autoria do Senador Carlos Fávaro, a qual pretende adicionar dispositivos prevendo que a concessão de 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.

II – ANÁLISE

Como a distribuição foi exclusiva a esta Comissão de Serviços de Infraestrutura, exige-se uma análise abrangente da proposta, de forma a abordar tanto seus aspectos formais, como também seu mérito.

O projeto é constitucional, uma vez que está apoiado no art. 21, inciso XX, da Lei Maior, que estabelece a competência da União para “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos”.

Quanto à juridicidade, a proposição apresenta as necessárias características de generalidade e abstração.

Quanto ao mérito, conforme exposto na justificção do Senador Antonio Anastasia, consideramos necessária a atualização desse importante marco legal que pretende aperfeiçoar a execução da política de mobilidade urbana pelos entes federados.

De fato, o serviço de transporte público urbano — o qual possui os atributos constitucionais de direito social (artigo 6º da CF) e de serviço essencial para sociedade (artigo 30, inciso V da CF) — deve ter um compêndio legislativo moderno e adequado às necessidades da sociedade brasileira.

É urgente, portanto, promover alterações que melhor espelhem a realidade do setor, o que torna necessário, entre outras providências, o aprimoramento e a inclusão de novas definições, a especificação de novas orientações acerca das licitações e das contratações, além da disciplina em lei de formas alternativas de remuneração do prestador de serviço de transporte coletivo, sempre visando à redução do custo da tarifa paga pelo usuário.

Ademais, no que tange à regulação, a presente matéria se destaca por estabelecer princípios, diretrizes e objetivos que garantem a devida segurança jurídica entre as partes envolvidas — usuários, poder público e iniciativa privada —, dispondo sobre os componentes da regulação de forma clara e didática para esse serviço público essencial.

O texto traz, ainda, importante alteração quanto à destinação dos recursos da CIDE Combustível, priorizando investimentos em programas de infraestrutura para o transporte público urbano.

Considerando que 2/3 da população brasileira vivem nas cidades e nas suas regiões periféricas servidas por transporte público, as alterações propostas permitirão uma distribuição mais justa dos recursos da CIDE Combustível, atendendo às necessidades de deslocamentos de grande contingente de brasileiros.

Por fim, a alteração proposta ao Estatuto das Cidades, inserindo o escalonamento temporal das atividades urbanas como uma política pública, permitirá uma melhor distribuição dos deslocamentos da sociedade, contribuindo para solucionar a perda de produtividade imposta ao transporte público coletivo de passageiros por ônibus, entre outras mazelas.

Pelo exposto, somos favoráveis ao Novo Marco Legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana, proposto pela matéria em análise, em sua integralidade.

Quanto à Emenda nº 1-T, apresentada à Comissão de Serviços de Infraestrutura, não há óbices formais à sua aprovação e a consideramos meritória, razão pela qual será acatada.

Como bem apontou o autor da Emenda, é necessário impedir que as necessárias gratuidades concedidas a certos grupos de usuários não sejam – como acontece na prática – compensadas pelo aumento do valor pago pelos demais usuários.

A solução proposta parece-nos adequada ao problema.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **aprovação** do PL nº 3.278, de 2021, **com a Emenda nº 1-T**.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator