



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

COMISSÃO DE MOBILIDADE URBANA, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS PARECER EM PRIMEIRO TURNO SOBRE O PROJETO DE LEI 669/2023

VOTO DO RELATOR

1 RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 669/2023, de autoria dos vereadores Irlan Melo, César Gordin, Cida Falabella, Ciro Pereira, Cláudio do Mundo Novo, Cleiton Xavier, Henrique Braga, Iza Lourença, Jorge Santos, Reinaldo Gomes Preto Sacolão, Sérgio Fernando Pinho Tavares e Wanderley Porto, visa dispor sobre o reconhecimento do Serviço de Táxi Lotação como transporte público coletivo no Município de Belo Horizonte.

Em início de tramitação regimental, a proposta foi distribuída entre as comissões técnicas permanentes e passou, preliminarmente, pelo crivo da respeitada Comissão de Legislação e Justiça, que concluiu por sua constitucionalidade, legalidade e regimentalidade.

Havido sendo designado relator na Comissão Temática de Mobilidade Urbana, Indústria, Comércio e Serviços desta Câmara Municipal, passo a emitir parecer e voto quanto ao mérito da matéria, notadamente, ao que se refere o art. 52, V, "a" e "b", do Regimento Interno da Casa Legislativa.

2 FUNDAMENTAÇÃO

O Projeto de Lei em epígrafe, dispõe sobre o reconhecimento do Serviço de Táxi Lotação como transporte público coletivo no Município de Belo Horizonte, conforme características dispostas no art. 4º, VI, da Lei Federal nº 12.587/2012. O objetivo do projeto de lei, conforme os autores, é firmar a garantia para o recebimento de quaisquer eventuais subsídios e/ou remunerações complementares pela produção quilométrica adotada pelo Município de Belo Horizonte para o Serviço de Táxi Lotação.

Os nobres autores entendem, ainda, que se não houver amparo subsidiário do Poder Executivo Municipal ao serviço, ora em discussão, acarretaria um eventual encerramento de atividades em razão da inviabilidade no exercício da categoria. Legislando, portanto, que o projeto se trata apenas de uma corroboração da lei federal, que já reconhece o serviço como transporte público coletivo, no art. 4º, VI, da Lei 12.587/12.



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

Importante destacar que, conforme preconiza a Constituição Federal, no art. 30, V, a competência executiva do transporte urbano é do Município. Ao que pese o significado do transporte coletivo urbano, embora não seja possível encontrar nenhuma definição legal específica para o termo, a definição operacional abrange o transporte público não individual, realizado em áreas urbanas, com características de deslocamento diários dos cidadãos. Adicionalmente, conforme Nota Técnica expedida pela Câmara dos Deputados,¹ outros fatores que podem contribuir para a caracterização do transporte coletivo, são a admissão do transporte de passageiros em pé e a não emissão de bilhete de passagem individual, que é o documento que comprova o contrato de transporte com o usuário. Normalmente, o controle dos passageiros no transporte coletivo urbano é realizado por roleta ou catraca, sendo o pagamento realizado em dinheiro ou por meio de vale-transporte.

Com a devida vênia da argumentação trazida pelos autores da proposta, entendo que tal categoria, embora compartilhe semelhanças com o transporte público coletivo, por transportar múltiplas pessoas em uma mesma viagem, a Lei Federal não é expressa em considerá-la como tal e abre interpretações diversas para, até mesmo, enquadrar a categoria em outros incisos do mesmo art. 4º supramencionado, como é o caso do inciso VIII, que dispõe:

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

[...]

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

Vale observar que, o fato de o dispositivo mencionar, *in fine*, viagens individualizadas, não trata da literalidade de apenas um usuário, uma vez que o mesmo termo é vislumbrado no inciso que trata do transporte remunerado privado individual de passageiros, podendo uma única solicitação de viagem ocorrer com, no mínimo um e, no máximo, quatro passageiros. Além disso, o termo "compartilhadas" no inciso mencionado, faz referência a uma modalidade das plataformas que permitem que usuários distintos compartilhem uma única viagem em solicitações distintas:

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

[...]

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de **viagens individualizadas** ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. (Redação dada pela Lei nº 13.640, de 2018) **GRIFO NOSSO**

Portanto, o conceito de Táxi Lotação melhor se enquadra no inciso VIII do art. 4º e não no inciso VI da Lei Federal 12.587/12, caracterizando o serviço como transporte público individual, ainda que transporte mais usuários em uma única viagem.

¹ [file:///C:/Users/joaop/Downloads/definicao transporte borges.pdf](file:///C:/Users/joaop/Downloads/definicao%20transporte%20borges.pdf)



CÂMARA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE

Este entendimento tem corroboração com a análise² do Banco Nacional do Desenvolvimento – BNDES – em uma criteriosa apreciação dos diferentes sistemas e características do Transporte Público Coletivo concluindo que o sistema de Transporte Público Coletivo é dividido e consolidado em três grupos: (i) sistemas por ônibus; (ii) sistema sobre trilhos (metroferroviários); e (iii) outros sistemas aplicáveis a casos específicos (barcas, teleféricos e aeromóvel).

No que se refere ao sistema por ônibus, que é o consolidado em diversas cidades brasileiras, o estudo refletiu que atendem amplas faixas de demandas, apresentam menores custos de investimento quando comparados aos sistemas sobre trilhos e são flexíveis e pequenas alterações de demandas, além de poderem ser organizados em três diferentes níveis de prioridade: Faixa exclusiva, corredor central e BRT. Os sistemas sobre trilhos de alta capacidade (Trem Urbano, Metrô e Monotrilho), de acordo com o estudo, configuram sistemas estruturais de transporte coletivo para cidades de grande porte, aglomerados urbanos e regiões metropolitanas.

Já os outros sistemas, que seriam os especiais, são também subdivididos em teleféricos, barcas e aeromóveis. Os teleféricos, embora normalmente adotado como transporte turístico, recentemente estão sendo utilizados para transporte de passageiros como uma alternativa de solução de mobilidade vertical. É adequado para o transporte de passageiros em áreas com alguma densidade ocupacional e topografia acentuada. Os sistemas para transporte hidroviário urbano de passageiros habitualmente são planejados para se integrarem com modos de transporte terrestres. Podem ser utilizadas na travessia de baías, oferecendo ligações alternativas à solução por via terrestre. Podem ser usados também em locais onde há restrições e dificuldades para a circulação por modos terrestres, em especial de travessias de grandes massas de água, e nas quais o uso de barcos é regular e bastante tradicional no dia a dia da população. Já o aeromóvel, é uma tecnologia nacional, desenvolvida no Rio Grande do Sul, que opera em uma via elevada, com propulsão pneumática não embarcada e sem a presença de condutor.

Importante observar que, dada a importância da análise do BNDES, todas as categorias de transporte público coletivo apresentado por eles, seguem a mesma linha de entendimento da Nota Técnica, ora apresentada, pela Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados, ou seja, em todos os transportes é possível a condução de passageiros de pé e não há a emissão de bilhete de passagem individual, que é o documento que comprova o contrato de transporte com o usuário, sendo controlado por roletas ou catracas e o pagamento realizado em dinheiro ou por meio de vale-transporte, caracterizando, por fim, Transporte Público Coletivo.

A principal característica desse tipo de transporte é que se destina ao transporte de múltiplos passageiros ao mesmo tempo, em contraste com veículos particulares, que geralmente são usados por indivíduos ou grupos pequenos. O transporte público coletivo – como metrô, ônibus e trens de superfície – possui uma série de vantagens se comparado ao transporte baseado no automóvel. Sua primeira e mais evidente característica é a capacidade imensamente superior de transporte de passageiros. Um ônibus pode transportar até 72 pessoas, ocupando 30 m². A mesma

² <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/conhecimento/noticias/noticia/guia-tpc>

