

INDICAÇÃO Nº 23.611/2019

Institui o Serviço de Transporte Público Complementar remunerado mediante a permissão ou autorização no Estado da Bahia.

O Deputado infrafirmado vem, conforme artigo 139, do Regimento Interno, Resolução nº 1.193/85, requerer à Assembleia Legislativa do Estado que encaminhe ao Excelentíssimo Senhor Governador do Estado da Bahia, a seguinte indicação:

A presente indicação visa a instituição, no Estado da Bahia, do Serviço de Transporte Público Complementar remunerado por passageiros, mediante a permissão ou a autorização. A regulamentação do transporte complementar, também chamado de “alternativo”, visando que inúmeros trabalhadores que vivem do transporte intermunicipal de passageiros, possam regulamentar a atividade, propiciando que a população que utiliza tal meio de transporte que não sofra com interrupção da atividade, diante da recente alteração do Código de Trânsito Brasileiro.

Requer-se, ao Excelentíssimo Governador, que diante da iminência da interrupção da atividade dos transportadores alternativos de passageiros, que passarão a sofrer como já sofrem, com dura fiscalização por parte da Agência Reguladora Estadual e Polícia Rodoviária, que haja a mensagem de urgência de S. Excia a DD. Assembleia Legislativa, a fim de que a proposição legal seja enviada para que seja adotada o necessário regime de urgência.

JUSTIFICATIVA

Recentemente houve a edição da Lei 13.855/19, alterando alguns dispositivos do CTB – Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), entre eles o inciso VIII, do art. 231, para prever, ao invés da apreensão do veículo, a título de medida administrativa, a remoção do veículo, em caso de transporte de passageiros não autorizado, tendo como prazo de “vacatio legis” o período de 90 dias.

Esta lei, conforme seu preâmbulo, previu endurecimento para o transporte não autorizado de passageiros.

Nestes termos bom que se esclareça, que se não bastasse todo o óbice criado pela omissão estatal da Administração Pública Direta e Indireta, em realizar as concessões e permissão mediante a realização de licitação, que perdura há anos, a AGERBA firmou um TAC em 2015 com o Ministério Público do Estado da Bahia, que restou-se, após técnica-jurídica, descumprindo.

Assim, com a entrada em vigor da Lei Federal 13.855/19, toda a classe de trabalhadores que realizam o transporte alternativo de passageiros no Estado de Bahia, onde a população se serve deste meio de locomoção para poderem viajar, constituindo-se, na maioria das vezes, como único meio de transporte, poderão ser ameaçados sua fonte de renda, em razão do endurecimento quanto ao transporte tido supostamente como irregular.

Se por um lado é notória a omissão estatal em regularizar o transporte complementar de passageiros, por outro lado haverá dura fiscalização em prol da classe dos trabalhadores de transporte alternativo, que terão ameaçados a única fonte de renda familiar, que é o transporte remunerado de passageiros.

Há muito, como há estampada omissão estatal deverá haver o prestígio e a possibilidade dos transportadores dos passageiros intermunicipal quanto a liberdade econômica de desenvolverem sua atividade.

Cite-se, por exemplo, conforme entendimento pacífico no E. TRF-1, persistindo a omissão permitir a consecução do princípio geral de liberdade econômica, do art. 170, parágrafo único, em homenagem ao princípio da isonomia entre as empresas. Nessas condições, os órgãos federais e estaduais, bem como suas respectivas agências reguladoras, devem exigir observância apenas à legislação de defesa do consumidor, especialmente as normas relativas a eficiência e segurança do serviço.

Não obstante, carece de igual importância, a questão de que no momento de abordagens e retenções por parte de agentes de fiscalização por parte das agências reguladoras, que impõe a liberação do veículo transportadora a altíssimas taxas, tais como transbordo, remoção, estadia, passagens e multas, que não são previstas em lei, sendo, por assim, ilegais, como reiteradamente vêm entendendo os Tribunais pátrios.

Esses trabalhadores, cujo único intuito é trabalhar e ganhar a subsistência de suas famílias, para além de sofrerem o descalabro do Estado em não conceder novas concessões e permissões com a realização de licitações públicas das atuais linhas e novas, em verdadeira contrariedade ao que determina o art. 175 da Constituição Federal, ainda recebem a pejora de “clandestinos” e “piratas”, figuras estas criadas

pelos grandes barões das empresas de ônibus, que detém o monopólio do transporte público de passageiros, que são beneficiados pelas reiteradas prorrogações de contratos há décadas.

Por outro lado, é fato incontestável, que esses mesmos trabalhadores, para além de serem marginalizados, representam para as comunidades e cidades longe de grandes centros, a única esperança de condução para viajar, já que esses lugares, não são atendidos pelos senhores feudais das grandes empresas de ônibus, que não interessem porque não dá lucratividade.

Destarte, o presente projeto de lei se justifica sua iniciativa, bem como sua aprovação, já que o reclamo da classe é social e o Estado não pode mais permitir tamanho descalabro no transporte público de passageiros, penalizando aqueles que realmente querem trabalhar dignamente, como é a classe desses microempresários, cujo único intento, para além de se adequarem a legislação, poderem trabalhar e assim sustentarem suas famílias.

Este Projeto de Lei, assim, tem por finalidade regularizar que envolve centenas de profissionais que dependem do transporte alternativo para o seu sustento – bem como possibilitam a locomoção de milhares de passageiros, todos os dias, no Estado da Bahia.

O que ocorre é que alterações recentes – algumas até já sancionadas pelo Presidente da República – na Lei nº 9.503 de 1997, (Código de Trânsito Brasileiro), e também Projetos de Lei relacionados à Lei 12.587 de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), ainda não contemplam, em sua totalidade, os anseios e necessidades dos profissionais que atuam no transporte alternativo de passageiros.

Encontram-se, aqui os anseios dos trabalhadores do transporte alternativo de passageiros, hoje mais de 10.000 e por outro lado a sociedade, que se utiliza deste meio de transporte como alternativa ao acesso a locomoção, propiciando exercerem o direito de ir e vir em regiões muitas vezes não atendidas pelo transporte convencional.

A falta de regulamentação da atividade destes profissionais coloca em risco toda uma cadeia produtiva, que sustenta milhares de famílias, gera empregos, movimentam o comércio, e até salva vidas, levando as pessoas para atendimentos médicos e para os mais diversos procedimentos de saúde.

A regulamentação do transporte alternativo vai muito além do interesse apenas dos motoristas – que, em sua maioria, são os proprietários das vans ou “lotações”, microônibus ou ônibus. Em regiões e localidades onde as empresas de ônibus dispõem de número restrito de linhas e oferecem poucos horários de partidas e chegadas, a falta deste tipo de transporte poderia engessar diversas atividades.

Em muitas localidades do sertão e agreste baiano, a circulação entre as áreas urbanas e rurais só é possível em razão do transporte alternativo. Este é o principal meio de locomoção para quem vai às feiras, para quem vai ao médico e para um grande número de outras atividades. Como dito acima, não se trata meramente de uma “atividade profissional”. Trata-se de uma cadeia de atividades, envolvendo não só locomoção das pessoas como a sobrevivência de outros se

O fato é que a última alteração na legislação, como a mudança já sancionada pelo Presidente da República, em julho deste ano, no art. 231 da Lei nº 9.503 (Código de Trânsito Brasileiro), através da edição da Lei 13.855/19, veio apenas para aumentar às penalidades para o chamado “transporte remunerado não autorizado”, onde se enquadra o “transporte alternativo de passageiros”.

Art. 231. Transitar com o veículo:

(...)

Viii - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:

Infração – gravíssima (obs.: era média);

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo;

Por se tratar de Legislação Federal, mesmo os Projetos de Lei, em curso na Câmara dos Deputados, que tratam sobre o tema ainda carecem de aprovação. O Projeto de Lei nº 9.223, que tramita desde 2017 na Câmara, em Brasília, por exemplo, propõe a inclusão do Inciso XIV, ao art. 4º da Lei nº 12.587 de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana):

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

(...)

Xiv – transporte público coletivo alternativo intermunicipal, semiurbano e metropolitano remunerado de passageiros: serviço de transporte público coletivo remunerado de passageiros, que atua em caráter complementar ao serviço de transportes coletivo remunerado regular de passageiros.

O mesmo Projeto de Lei nº 9.223 também propõe a inclusão do Inciso XII, ao art. 24 da Lei 12.587 de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana):

Art. 24. O plano de mobilidade urbana é o instrumento de efetivação da política nacional de mobilidade urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta lei, bem como:

(...)

Xii – a operação e o disciplinamento do transporte coletivo alternativo de passageiros por veículos do tipo m-2 – veículo automotor com mais de oito lugares, além do lugar do condutor e com peso bruto menor que 5 toneladas, e veículos do tipo m-3 – veículo automotor com mais de oito lugares, além do lugar do condutor e com peso bruto maior que 5 toneladas.

As ausências dessas alterações na Legislação Federal acerca do “transporte alternativo de passageiros” (em especial aquele feito por vans, ou “lotações”, microonibus ou ônibus) causa uma insegurança jurídica que coloca em risco a manutenção de uma atividade de tanta importância na vida prática, especialmente, da população sertaneja.

Em conclusão, diante de todos os fatos e argumentações aqui apresentadas e plenamente justificadas, tendo em vista a sua relevância, só nos resta solicitar dos nossos Ilustres Pares nesta Casa Legislativa, sua necessária aprovação do Projeto de Lei em tela.

Sala das Sessões, 10 de outubro de 2019

Deputado Luciano Simões Filho