Câmara Municipal de Chopinzinho

CNPJ 77.774.511/0001-95

e-mail: camara@chopinzinho.pr.leg.br – site: www.camarachopinzinho.pr.gov.br

Rua Diogo Antônio Feijó, 4073 – Centro – Anexo ao Banco do Brasil

Fone: (46) 3242-1686/1407

85560-000 Chopinzinho Paraná

EMENDA MODIFICATIVA E ADITIVA Nº 01 AO PROJETO DE LEI ORDINÁRIA Nº 034/2023

MODIFIQUE-SE, os termos dispostos na redação do artigo 1º, do Projeto de Lei 034/2023, que por finalidade alterar o artigo parágrafo 1º, do artigo 13º, da Lei nº 3.690/2017 e, incisos I e II;

ADICIONE-SE, também ao artigo 1º, do Projeto de Lei 034/2023, as alíneas "C" e "D", junto ao artigo 12º, da Lei 3.690/2017, para que passe a constar da seguinte forma:

Art. 12º......

§1º. .....

II. .....

c) nos casos em que os veículos se enquadrarem nos termos da tabela a seguir, o prazo para a realização das vistorias obrigatórias a que se referem as alíneas "a" e "b", acima destacadas, será semestral:

ANO VIGENTE	IDADE DO ÔNIBUS E MICRO ÔNIBUS (INCISO I)	DEMAIS VEÍCULOS (INCISO II)
2024	23	18
2025	23	18
2026	23	18
2027	23	18
2028	23	18

d) independentemente de disposições em contrário, em todos os casos tratados neste inciso, as vistorias deverão ser realizadas em momento antecedente ao início ou retorno do período letivo.

Art. 13º. .....

§1º. A idade máxima permitida dos veículos de que tratam os incisos I e II deste artigo, desconsiderando o envelhecimento temporal, reduzir-se-á gradativamente a contar da data da publicação desta Lei.

ANO VIGENTE	IDADE DO ÔNIBUS E MICRO ÔNIBUS (INCISO I)	DEMAIS VEÍCULOS (INCISO II)
2023	23	18
2024	23	18
2025	23	18

2026	23	18
2027	23	18
2028	23	18
2029	22	17
2030	21	16

Plenário da Câmara Municipal de Chopinzinho, em 10 de agosto de 2023.

Comissão de Constituição e Justiça:

Enio Valdir Ceni	Paulo Rosa	Nereu Hengen
Presidente	Relator	Membro

JUSTIFICATIVA

O Projeto de Lei Ordinária 034/2023, de 12 de julho de 2023, que possui como finalidade alterar a Lei 3.690/2017, de 22 de dezembro de 2017, no tocante a previsão contida na tabela disposta artigo 13º da normativa, no que é referente ao período máximo de idade para utilização de veículos que atendam as demandas do transporte público.

Em síntese, a previsão inicial do artigo em questão era a de que a idade máxima para a utilização de veículos vinculados ao serviço de transporte coletivo de escolares em operação no âmbito do Município de chopinzinho, excluído o ano de fabricação, limitar-se-á em: 25 (vinte e cinco) anos para ônibus e micro ônibus e, de 20 (vinte) anos para os demais veículos.

Observou-se que, no 1º parágrafo deste artigo, há uma tabela de redução anual gradativa, desconsiderando o envelhecimento temporal, para prever expressamente o período máximo do que seria permitido o uso para cada veículo. A previsão da tabela nos termos vigentes aponta que haverá uma redução gradativa de 1 ano a menor de idade do veículo para cada período anual, projetada no futuro, em um período de 5 anos, sendo esta tabela o objeto da modificação do Projeto de Lei 034/2023.

Também, notou-se que a última alteração na tabela foi realizada em 2020, e que naquela oportunidade, a previsão foi projetada para que no ano de 2021 os ônibus e micro ônibus poderiam ter uma idade máxima de 23 anos, os demais veículos de 18 anos. A aplicação gradativa implica consequentemente que no ano de 2025, os ônibus e micro ônibus deveriam ter no máximo 20 anos de idade e, respectivamente os demais veículos 15 anos.

Na proposta inicialmente encaminhada pelo Projeto de Lei 034/2023, haveria uma alteração que impactaria na prorrogação de mais 2 (dois) anos a idade máxima permitida para os veículos, se comparada com a tabela anterior. De modo que, nesta modificação aos ônibus e micro ônibus, em 2023, a idade máxima permitida seria de 23 anos, e sequencialmente um ponto por ano até que em 2027 a limitação de idade destes veículos se limitasse a 21 anos. Em contrapartida, aos demais veículos o limite seria de 18 anos de idade em 2023 e, 16 anos em 2027, respectivamente.

Em estudo realizado pelas Comissões de Constituição e Justiça e de Educação, Saúde e Assistência Social, desta Casa de Leis, observou-se que de acordo com relatório elaborado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU, foi constatado uma perda no setor de transporte, em especial por ônibus e micro ônibus, que ultrapassou a casa de incríveis R$ 25,7 bilhões durante a COVID 19. O estudo em questão considerou dados de 2.901 municípios e, se ateve apenas ao ano de 2022, ou seja, o impacto evoluiu ainda mais posteriormente.

De igual modo, tomou-se conhecimento de outro levantamento oficial de dados, este realizado pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais – INEP. De acordo com o trabalho realizado, os índices apontam que mais de 4 milhões de estudantes no país precisam de transporte escolar, principalmente para a educação básica. Destes, 66,2% (sessenta e seis virgula dois por cento), para o trajeto entre área rural de residência até a escola em Zona Urbana. Deste montante, os Municípios são responsáveis por 86,8% (oitenta e seis vírgula oito por cento) da oferta do transporte.

É oportuno relembrar que um dos maiores afetados no contexto financeiro e também de mercado de trabalho, no tocante aos reflexos causados pela pandemia da COVID 19, foi o setor da educação e, invariavelmente, o transporte público, já que indissociavelmente vinculado a seara educacional. Agora, lembremo-nos que os reflexos da pandemia no setor perduraram por 2 anos e, em situações como esta, permanecem em processo de recuperação.

Notou-se, pelas Comissões envolvidas na análise da matéria, que os dados apontados demonstram que o prejuízo experimentado pelo setor já constituiria motivo suficiente para amparar uma flexibilização nas diretrizes e padrões de exigências para a utilização dos veículos de transporte. O motivo é óbvio, com a superveniência do desgaste orçamentário, por certo, surge a impossibilidade financeira de que veículos mais novos sejam adquiridos pelos proprietários dos veículos atuais, para que assim pudessem se enquadrar nas diretrizes da normativa. Consequentemente, há um reflexo direto na (in)disponibilidade de veículos de transporte que se enquadrem como aptos para a rodagem.

Projete-se os apontamentos sob duas perspectivas. Primeiramente, pela ótica dos proprietários de veículos utilizados para atender a demanda no transporte público, nota-se um impacto financeiro negativo que, por consequência, gera uma impossibilidade no cumprimento

dos parâmetros fixados na legislação em vigor quanto a idade do veículo disponibilizado. Em contrapartida, em um segundo plano há por parte do Poder Público uma necessidade quanto a disponibilidade destes veículos para atender aos anseios da Comunidade, *destaque-se*, sob pena de incorrer em violação de garantias Constitucionais fundamentais, como a do acesso à educação para todos os Cidadãos, por exemplo, competência que no contexto apresentado é de fato do Município de Chopinzinho.

Entretanto, não se pode deixar de ponderar um fator de grande importância dentro do contexto apresentado, a segurança dos usuários dos serviços públicos de transporte. Pensando nisso, em uma análise sistêmica, compulsando a Lei 3.874/2020, encontrou-se previsão expressa quanto a obrigatoriedade de revisões mensais e semestrais nos veículos, bem como o prudente acompanhamento em relação aos motoristas, tudo isso com a finalidade de conferir aptidão para que a rodagem seja autorizada, evidentemente, em respeito aos padrões legais para o uso do transporte.

Quanto ao teor destas revisões, nos termos vigentes na Lei 3.874/2020, no tocante aos equipamentos de segurança pelo INMETRO, há como requisito a necessidade de uma revisão anual e, em relação a equipamentos obrigatórios e avaliação do condutor, pelo DETRAN Paraná, em período semestral. Foi analisando o contexto do estudo da matéria, que as Comissões desta Casa de Leis, entenderam por bem apresentar emenda modificativa e aditiva na redação inicialmente apresentada pelo Projeto de Lei 034/2023.

Modificativa, com a finalidade de ampliar o tempo limite para a idade máxima dos 23 e 18 anos, respectivamente, para o uso dos veículos, conforme tabela apresentada, postergando pelo período de mais 3 anos além do proposto inicialmente. Aditiva, no intuito de garantir uma contrapartida de segurança, reduzindo o período das vistorias de INMETRO e de DETRAN Paraná, para o período semestral, enquanto perdurar a idade máxima disposta na tabela, para que as condições do veículo sejam vistoriadas em periodicidade maior enquanto mais velho e, em periodicidade menor enquanto menos velho.

Por fim, condicionou-se que as revisões sejam realizadas anteriormente ao início ou retorno das aulas no período letivo, para garantir que se constate que os veículos estão em bom uso antes da necessidade da utilização, eis que como ressaltado o intuito das alterações é justamente o de garantir condições adequadas de rodagem antes da necessidade de utilização.

A medida apontada como objeto da emenda apresentada, vai de encontro a reestabelecer o equilíbrio entre o setor de transporte, considerando os reflexos decorrentes da pandemia da COVID 19, bem como garante a Administração possibilidades de alcançar o atendimento da demanda do transporte público escolar, garantindo assim o direito Constitucional do acesso à educação.

Por fim, tratou-se de manter, dentro desta perspectiva de análise modificativa, a segurança dos usuários do transporte público, já que foi estabelecida uma periodicidade mais curta para os casos em que o veículo utilizado atinja uma idade mais avançada de utilização. A medida foi intentada para fiscalizar a aptidão deste, mesmo em um cenário em que o desgaste seja maior, dado a sua idade de existência.

Por estes fundamentos, a modificação proposta é legal e Constitucional, por manter o respeito e a coerência com os princípios basilares da administração, como o da legalidade, da eficiência e do interesse público, não incorrendo em hipóteses e vício de iniciativa ou nulidade. Também, não traz a proposta apresentada pelo Poder Executivo modificação que lhe contrarie ou desvirtue, note-se, portanto, que a adequação vai de encontro própria intenção da administração, que foi o de estabelecer o reequilíbrio para com o setor, sem deixar de garantir o acesso à educação e a segurança na utilização do meio de transporte.

Convém também destacar que o texto do Regimento Interno desta Câmara Municipal, não apresenta óbices a competência e iniciativa na proposição da emenda apresentada, não havendo impedimentos, a qual também não gera aumento de despesas previstas ou criação de cargos, matérias de competência Executiva.

Por fim, conforme disposições do Regimento Interno desta Câmara, há a possibilidade de se propor tal emenda quando devidamente justificada a sua necessidade, conforme se pode observar:

> **Art. 32 - São objetivos das Comissões Permanentes: assessoramento à Câmara; o estudo das proposições e assuntos submetidos ao seu exame; manifestar sua opinião sobre eles, por meio de pareceres, dando-lhes substitutivos e oferecendo-lhes emendas; apresentar por iniciativa própria ou indicação do Plenário, proposições atinentes a sua especialidade.**
>
> **Art. 45 - O parecer da Comissão a que for submetido o projeto concluirá pela sua adoção ou rejeição, propondo as emendas ou substitutivos que julgar necessário.**

De acordo com o artigo 129 do RI, a proposição de emenda pode ser supressiva, substitutiva, aditiva, modificativa, aglutinativa ou de redação. A aplicação do dispositivo no presente caso vem em caráter modificativo e aditivo, preservando, contudo, a íntegra da intenção da proposta inicialmente apresentada.

Posto isto, diante da legalidade e da possibilidade de se propor a referida emenda, com base nos argumentos legais acima apresentados, solicita-se o apoio dos Ilustres Pares para a aprovação da presente emenda. Destaca-se que não houve alteração substancial do Projeto de Lei quanto ao seu mérito e objetivos, mantendo-se incólume a proposição desenvolvida pelo Poder Executivo.

Plenário da Câmara Municipal de Chopinzinho, em 10 de agosto de 2023.

Comissão de Constituição e Justiça:

Enio Valdir Ceni	Paulo Rosa	Nereu Hengen
Presidente	Relator	Membro