

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 8.047, DE 2014

(Apenso: PL nº 8.240/2014)

Dispõe sobre projeto e construção de área de acesso a pontos de ônibus em rodovias federais nas regiões metropolitanas.

Autora: Deputada **JAQUELINE RORIZ**

Relator: Deputado **MARCOS ABRÃO**

I – RELATÓRIO

A proposição em apreço pretende que os pontos de ônibus existentes e a serem projetados e construídos em rodovias federais localizadas nas regiões metropolitanas apresentem faixa de acesso para aceleração e desaceleração, com largura mínima de três metros e comprimento mínimo de 30 metros. O texto admite a redução ou a eliminação da faixa de aceleração e desaceleração, por questões de ordem técnica e econômica, em regiões de relevo montanhoso, exigindo-se, nesse caso, sinalização horizontal e vertical compatíveis com a segurança do transporte coletivo. Segundo a autora, a inexistência dessa faixa de aceleração e desaceleração leva os condutores a pararem na própria faixa de rolamento, o que redundaria em retenção de tráfego e situações de risco de acidente.

Tramita apensado o Projeto de Lei nº 8.240, de 2014, do Deputado Felipe Bornier, que altera dispositivos da Lei nº 12.587, de 2012, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, para tornar obrigatória a cobertura dos pontos de embarque e desembarque de passageiros do transporte urbano.

Após a análise pela CDU, as proposições deverão passar, em caráter conclusivo e regime de tramitação ordinária, pelo exame da

Comissão de Viação e Transportes (CVT) e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), que se manifestará quanto à constitucionalidade, à juridicidade e à técnica legislativa. Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste Órgão Técnico.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

É plenamente justificável a preocupação da autora da proposição principal quanto à segurança nos pontos de parada de ônibus em rodovias federais que cortam regiões metropolitanas. Nessas áreas, caracterizadas pelos altos índices de urbanização e pela interdependência (nas áreas de) dos setores do comércio e de prestação de serviços, é comum existir um grande fluxo de veículos em deslocamento entre os vários municípios que as compõem, fluxo este que se utiliza, muitas vezes, de rodovias federais.

Não havendo a faixa de acesso para aceleração e desaceleração, também conhecida como “baia”, o condutor do ônibus é obrigado a parar o veículo sobre a faixa de rolamento da rodovia, fazendo com que os demais veículos, que estiverem se deslocando na retaguarda do ônibus, sejam obrigados a parar, provocando retenção do fluxo, ou então mudar de faixa para fazer a ultrapassagem, aumentando a possibilidade de acidente de trânsito no caso das rodovias mais movimentadas. Desnecessário mencionar que a situação aumenta, igualmente, o risco de atropelamento dos (passageiros dos ônibus) pedestres.

É oportuna, portanto, a medida proposta, de construção de área de acesso para (de) aceleração e desaceleração nos pontos de ônibus situados ao longo das rodovias federais, de forma a permitir que os veículos coletivos façam suas paradas em local apropriado, devidamente afastado da faixa de rolamento. Ficariam reduzidos, assim, os congestionamentos e o risco de atropelamento e outros acidentes de trânsito. O texto admite exceção à regra nas regiões de relevo montanhoso, onde razões de ordem técnica ou econômica impeçam a construção de faixas adicionais.

A proposição apensada, por sua vez, preocupa-se com o conforto dos usuários dos serviços de transporte público coletivo urbano ou de caráter urbano. Nada mais justo, visto que a Constituição Federal, ao dispor

sobre a prestação de serviços públicos (art. 175), remete à lei ordinária a regulação da matéria, o que inclui a obrigação de manter serviço adequado, definido como aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas (Lei nº 8.987/1995, art. 6º, § 1º).

Reforçando esse comando, o art. 14 da Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, arrola, entre os direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, o de receber a adequada prestação do serviço. Ora, essa prestação adequada de serviço não pode se referir apenas às obrigações das empresas concessionárias, em relação à pontualidade nos itinerários e ao conforto dos veículos utilizados, mas deve abranger, também, a infraestrutura do sistema de mobilidade urbana.

Concluímos, portanto, que as duas proposições trazem disposições oportunas e justificáveis. Do ponto de vista formal, entendemos que a melhor alternativa para a adoção das regras propostas seja por intermédio de alteração da Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências. Isso porque a Lei Complementar nº 95, de 1998, que dispõe, entre outras providências, sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, determina que o mesmo assunto não poderá ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subsequente se destine a complementar lei considerada básica, vinculando-se a esta por remissão expressa (art. 7º, IV).

Considerando que a referida Lei de Mobilidade Urbana traz recomendações relativas à regulação do serviço de transporte público coletivo, bem como dispositivos acerca dos direitos dos usuários desse serviço, sugerimos como (fica claro que a) melhor opção (é) a inclusão das medidas indicadas (no corpo dessa) nessa norma legal.

Finalmente, lembramos que as medidas preconizadas envolvem não apenas os pontos de ônibus a serem projetados e construídos, mas também aqueles já existentes, o que torna imperativa a fixação de um prazo de vigência compatível com as providências a serem tomadas. A propósito, a mencionada Lei Complementar nº 95, de 1998, estatui que a vigência da lei deve ser indicada de forma expressa e de modo a contemplar prazo razoável para que dela se tenha amplo conhecimento, reservada a cláusula "entra em vigor na data de sua publicação" para as leis de pequena

repercussão (art. 8º, *caput*), o que, nitidamente, não é o caso das propostas que estamos examinando.

Diante do exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 8.047/2014, e de seu apenso, Projeto de Lei nº 8.240/2014, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado **MARCOS ABRÃO**
Relator

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 8.047, DE 2014 (E a seu apenso: PL nº 8.240/2014)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para dispor sobre exigências em relação aos pontos de embarque e desembarque de passageiros do serviço de transporte urbano ou de caráter urbano.

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º Esta Lei altera dispositivos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para tornar obrigatória a cobertura dos pontos de embarque e desembarque de passageiros do transporte urbano ou de caráter urbano, bem como para prever a implantação de faixa de acesso para aceleração e desaceleração nos referidos pontos que estejam localizados em rodovias federais nas regiões metropolitanas.

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

I – nova redação do inciso IV do § 3º do art. 3º:

Art. 3º

§ 3º

IV – pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas, dotados de cobertura adequada quando destinados a passageiros;

.....(NR)

II – acréscimo de §§ 4º e 5º ao art. 3º

§ 4º Os pontos de embarque e desembarque de que trata o inciso IV do § 3º, existentes ou a serem construídos, localizados em rodovias federais nas regiões metropolitanas, devem apresentar faixa de acesso para aceleração e desaceleração com largura mínima de 3 (três) metros e comprimento mínimo de 30 (trinta) metros.

§ 5º Em regiões de relevo montanhoso, por questões de ordem técnica ou econômica, poderá ser admitida a redução ou a eliminação da faixa de aceleração e desaceleração prevista no § 4º, exigindo-se, neste caso, sinalização horizontal e vertical compatíveis com a segurança do trânsito. (NR)

III – acréscimo de § 2º ao art. 14, renumerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

Art. 14.

§ 1º

§ 2º Para efeito da caracterização da segurança do ambiente, nos termos do inciso IV do caput deste artigo, os pontos de embarque e desembarque de passageiros deverão ser dotados de cobertura adequada. (NR)

Art.3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em de de 2015.

Deputado **MARCOS ABRÃO**

Relator