

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 8.047, DE 2014

(Apenso: PL 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 Roberto Sales

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Viação e Transportes o projeto de lei em epígrafe que pretende exigir que todos os pontos de ônibus existentes e a serem projetados e construídos em rodovias federais nas regiões metropolitanas apresentem faixa de acesso para aceleração e desaceleração com largura mínima de três metros e comprimento mínimo de trinta metros. Fica estabelecido que, em regiões de relevo montanhoso, por questões de ordem técnica e econômica, pode ser reduzida ou eliminada a referida faixa de aceleração e desaceleração, sendo obrigatória, então, sinalização horizontal e vertical compatíveis à segurança do transporte coletivo.

Nos termos da justificação da proposta, a construção de área de aceleração e desaceleração, conhecida como “baia”, nos pontos de ônibus, ao longo das rodovias federais, tem por objetivo permitir que os veículos coletivos possam fazer suas paradas fora da faixa de rolamento, sem provocar acidentes de trânsito ou congestionamentos ao longo da via.

Ao projeto principal foi apensado o Projeto de Lei nº 8.240, de 2014, que intenta alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, para tornar obrigatória a cobertura dos pontos de embarque e desembarque de passageiros do transporte urbano.

Despachada inicialmente à Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), a matéria foi aprovada, na forma de substitutivo que procurou consolidar, em um só texto, o conteúdo das duas propostas. Nesta Comissão de Viação e Transportes (CVT), as proposições chegaram a receber parecer favorável, na forma do substitutivo adotado pela CDU, pelo relator que nos antecedeu na análise, Deputado Efraim Filho, mas esse parecer não foi apreciado.

Na sequência, a matéria deverá ser examinada, em caráter conclusivo e regime de tramitação ordinária, pela 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

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, coloca, entre os princípios fundamentais dessa política, a eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano, assim como a segurança nos deslocamentos das pessoas (art. 5º, incisos IV e VI). A mesma Lei, ao listar os direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (art. 14), aponta, em primeiro lugar, o direito de receber a adequada

prestação do serviço, nos termos da Lei nº 8.987/1995, e acrescenta o direito de ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Claramente, portanto, a adequação na prestação do serviço abrange, além das obrigações das empresas concessionárias, também a adequação da infraestrutura do sistema de mobilidade urbana, que inclui os pontos de embarque e desembarque de passageiros. Nesse sentido, parecem oportunas as iniciativas em exame, que se preocupam com a segurança e o conforto dos pontos de parada de ônibus.

A proposição principal, ao exigir que os pontos de parada de ônibus em rodovias federais que cortam regiões metropolitanas tenham faixa de acesso para aceleração e desaceleração com largura mínima de três metros e comprimento mínimo de trinta metros, preocupa-se com a segurança do trânsito em geral, tendo em vista os altos índices de acidentes verificados nesses locais, que se caracterizam pelo alto fluxo de veículos. Como bem apontou o relator que examinou a matéria na CDU:

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.

Assim como o relator na CDU e o Deputado Efraim Filho, que primeiramente analisou a matéria nesta CVT, concordamos que o fato de os veículos coletivos terem um local apropriado para o embarque e desembarque de passageiros, devidamente afastado da faixa de rolamento, é uma medida importante para a segurança do trânsito. Com ela, espera-se diminuir os riscos de acidentes de trânsito, particularmente os atropelamentos. Além disso, tem-se uma melhora na fluidez do tráfego, uma vez que os ônibus não estarão

obstruindo a passagem dos demais veículos. Isenta-se do cumprimento da obrigação, nos termos da proposta, as regiões de relevo montanhoso, onde questões de ordem técnica ou econômica eventualmente impeçam a construção de faixas adicionais.

A proposição apensada, por seu turno, preocupa-se com o conforto dos usuários do serviço de transporte coletivo, ao exigir que os pontos de embarque e desembarque de passageiros do transporte urbano em geral tenham cobertura. Assim como no caso da proposição principal, trata-se de preocupação plenamente justificável.

Novamente, expressamos nossa concordância com o entendimento exposto no parecer adotado pela CDU e reiterado no parecer apresentado anteriormente na CVT, de que as duas proposições são oportunas e justificáveis. Concordamos, igualmente, que a melhor alternativa, do ponto de vista formal, para a adoção das regras propostas é a alteração da Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências, norma que traz disposições relativas à regulação do serviço de transporte público coletivo, bem como acerca dos direitos dos usuários desse serviço.

Como já foi apontado, essa alternativa cumpre as determinações da Lei Complementar nº 95, de 1998, que dispõe, entre outras providências, sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, nos termos do parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal. Em seu art. 7º, inciso IV, essa Lei Complementar 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 (grifo nosso). Ademais, visto que as exigências a serem impostas envolvem não apenas os pontos de ônibus a serem projetados e construídos, mas também aqueles já existentes, deve-se atentar para a estipulação de prazo de vigência compatível com as providências a serem tomadas.

Diante dos fatos expostos, naquilo que compete a esta Comissão analisar, 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** adotado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado **Roberto Sales**
Relator