



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 8.047-B, DE 2014 **(Da Sra. Jaqueline Roriz)**

Dispõe sobre projeto e construção de área de acesso a pontos de ônibus em rodovias federais nas regiões metropolitanas; tendo parecer: da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação deste e do de nº 8240/14, apensado, com substitutivo (relator: DEP. MARCOS ABRÃO); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e do de nº 8240/14, apensado, na forma do Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Urbano (relator: DEP. ROBERTO SALES).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
DESENVOLVIMENTO URBANO;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

- I - Projeto inicial
- II - Projeto apensado: 8240/14
- III - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:
 - Parecer do relator
 - Substitutivo oferecido pelo relator
 - Parecer da Comissão
 - Substitutivo adotado pela Comissão
- IV - Na Comissão de Viação e Transportes:
 - Parecer do relator
 - Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Todos os pontos de ônibus existentes e a serem projetados e construídos em rodovias federais nas regiões metropolitanas devem apresentar faixa de acesso para aceleração e desaceleração com largura mínima de 3,0 (três) metros e comprimento mínimo de 30,0 (trinta) metros.

Art. 2º Em regiões de relevo montanhoso, por questões de ordem técnica e econômica, poderá ser admitida a redução ou a eliminação da faixa de aceleração e desaceleração prevista no *caput* do art. 1º, exigindo-se sinalização horizontal e vertical compatíveis à segurança do transporte coletivo.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O projeto de lei que ora apresentamos refere-se à obrigatoriedade de acessos aos pontos de ônibus localizados ao longo de rodovias federais nas regiões metropolitanas brasileiras. Bairros e cidades são integrados pelo transporte coletivo e muitos pontos de ônibus, principalmente nas áreas rurais, não apresentam uma área demarcada para parada de ônibus. Essa área, mais conhecida como “baia”, deveria ser projetada com largura suficiente para permitir a continuação do fluxo de veículos nas faixas de rolamento normais.

Um motorista de transporte coletivo ao se aproximar de um ponto de ônibus em uma rodovia federal, que não apresenta esta área de segurança, reduz naturalmente a velocidade até parar na própria faixa de rolamento. Os outros veículos que estiverem se deslocando na retaguarda do ônibus, também serão obrigados a parar ou ultrapassá-lo, gerando, naquele momento, uma possibilidade maior de acidente de trânsito nas rodovias mais movimentadas.

A construção de área de aceleração e desaceleração bem em frente aos pontos de ônibus, ao longo das rodovias federais, vai permitir que os veículos coletivos se afastem da faixa de rolamento, sem provocar acidentes de trânsito ou congestionamento ao longo da via.

Nas regiões montanhosas, a construção de pontos de ônibus torna-se bem mais cara, mas o trânsito mais inseguro, pois a própria topografia local constitui uma ameaça à segurança. Nesse caso, o melhor seria exigir sinalização viária horizontal e vertical, placas indicativas, ou mesmo painéis eletrônicos de advertência nos dois sentidos da rodovia em cada ponto de ônibus, para reduzir as eventuais possibilidades de acidentes.

Pelos motivos expostos, esperamos contar com o apoio dos eminentes Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 29 de outubro de 2014.

Deputada JAQUELINE RORIZ

PROJETO DE LEI N.º 8.240, DE 2014 **(Do Sr. Felipe Bornier)**

Altera dispositivos da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para tornar obrigatória a cobertura dos pontos de embarque e desembarque de passageiros do transporte urbano.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-8047/2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a redação do inciso IV do § 3º do art. 3º e do inciso III do art. 14 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para tornar obrigatória a cobertura dos pontos de embarque e desembarque de passageiros do transporte urbano.

Art. 2º O § 3º do art. 3º da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º

.....
§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

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

.....” (NR)

Art. 3º O inciso III do *caput* do art. 14 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

.....
III – ser informado nos pontos, devidamente cobertos, de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

.....” (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes nacionais da política nacional de mobilidade urbana, incluiu os pontos de embarque e desembarque de passageiros e cargas entre as infraestruturas de mobilidade urbana (art. 3º, § 3º, inciso IV). O art. 14, por sua vez, define como direito do usuário do transporte, ser informado, nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais. Entretanto, o texto da Lei em vigor não exige que os pontos de parada de ônibus tenham cobertura adequada, de modo a proteger os usuários do transporte coletivo das condições climáticas adversas.

Diante disso, o que se vê no País é a instalação de pontos de ônibus apenas com a placa sinalizadora de parada, sem qualquer tipo de infraestrutura que possa garantir um mínimo de conforto aos passageiros dos veículos de transporte urbano.

Portanto, o que queremos com este projeto de lei é exigir que as paradas de ônibus não sejam simplesmente demarcadas ao longo das vias, mas que sejam dotadas de, pelo menos, uma cobertura capaz de proteger os usuários do sol e da chuva.

Para tanto, estamos propondo alterações nos dispositivos da Lei da Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/12), que trata dessa questão, de forma que os pontos de parada dos veículos coletivos sejam implantados com cobertura adequada.

Importante salientar, que o art. 24 da mesma Lei determina

que as cidades com mais de 20.000 habitantes elaborem o plano municipal de mobilidade urbana, onde devem estar previstas as infraestruturas necessárias para o funcionamento do sistema, inclusive os pontos de embarque e desembarque do transporte coletivo, que passarão a ser obrigatoriamente cobertos.

Pela relevância da matéria, esperamos o apoio dos nobres Parlamentares para a rápida aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 11 de dezembro de 2014.

Deputado Felipe Bornier

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS**

.....

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

- I - motorizados; e
- II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

- I - quanto ao objeto:
 - a) de passageiros;
 - b) de cargas;
- II - quanto à característica do serviço:

- a) coletivo;
- b) individual;
- III - quanto à natureza do serviço:
 - a) público;
 - b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

- I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;
- II - estacionamentos;
- III - terminais, estações e demais conexões;
- IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V - sinalização viária e de trânsito;
- VI - equipamentos e instalações; e
- VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

CAPÍTULO III DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

- I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
- II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;
- III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e
- IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

- I - seus direitos e responsabilidades;
- II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e
- III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

- I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;
- II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;
- III - audiências e consultas públicas; e
- IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

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:

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - os polos geradores de viagens;
- VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

.....

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I
DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O presente código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor,

de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

.....

.....

LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º As concessões de serviços públicos e de obras públicas e as permissões de serviços públicos reger-se-ão pelos termos do art. 175 da Constituição Federal, por esta Lei, pelas normas legais pertinentes e pelas cláusulas dos indispensáveis contratos.

Parágrafo único. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios promoverão a revisão e as adaptações necessárias de sua legislação às prescrições desta Lei, buscando atender as peculiaridades das diversas modalidades dos seus serviços.

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - poder concedente: a União, o Estado, o Distrito Federal ou o Município, em cuja competência se encontre o serviço público, precedido ou não da execução de obra pública, objeto de concessão ou permissão;

II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;

III - concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado;

IV - permissão de serviço público: a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

.....

.....

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

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.

Concluimos, 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 27 de maio de 2015.

Deputado **MARCOS ABRÃO**

Relator

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 27 de maio de 2015.

Deputado **MARCOS ABRÃO**

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 8.047/2014, e o PL nº 8.240/2014, apensado, na forma do substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Marcos Abrão.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Julio Lopes - Presidente, Carlos Marun - Vice-Presidente, Caetano, Cícero Almeida, Dâmina Pereira, Flaviano Melo, Herculano Passos, Hildo Rocha, João Paulo Papa, José Nunes, Luizianne Lins, Marcos Abrão, Moema Gramacho, Aguinaldo Ribeiro, Irajá Abreu, Mauro Mariani, Silvio Torres e Tenente Lúcio.

Sala da Comissão, em 9 de setembro de 2015.

Deputado **JULIO LOPES**

Presidente

**SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO DE
DESENVOLVIMENTO URBANO
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.4º 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.5º 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.6º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 09 de setembro de 2015.

Deputado JULIO LOPES

Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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 17 de maio de 2017.

Deputado **Roberto Sales**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 8.047/2014 e o PL 8240/2014, apensado, na forma do substitutivo adotado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano - CDU, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Roberto Sales.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Marinha Raupp e Diego Andrade - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Alfredo Nascimento, Christiane de Souza Yared, Cleber Verde, Gonzaga Patriota, Hélio Leite, Hermes Parcianello, Hugo Leal, João Rodrigues, Julio Lopes, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Milton Monti, Remídio Monai, Ricardo Teobaldo, Roberto Britto, Roberto Sales, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Arnaldo Faria de Sá, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Carlos Henrique Gaguim, Dejorge Patrício, Delegado Edson Moreira, Irajá Abreu, João Paulo Papa, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Monteiro, Leonardo Quintão, Marcelo Matos, Miguel Lombardi, Nilto Tatto, Raquel Muniz e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 24 de maio de 2017.

Deputado ALEXANDRE VALLE
Presidente em exercício

FIM DO DOCUMENTO