



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **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 EFRAIM FILHO

## **I – RELATÓRIO**

A proposição em exame estabelece 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. O texto admite que, em regiões de relevo montanhoso, por questões de ordem técnica e econômica, seja reduzida ou eliminada a referida faixa de aceleração e desaceleração, exigindo-se, nessa hipótese, sinalização horizontal e vertical compatíveis à segurança do transporte coletivo.

A autora da proposta justifica sua iniciativa argumentando que a construção de área de aceleração e desaceleração, conhecida como “baia”, nos pontos de ônibus, ao longo das rodovias federais, vai permitir que os veículos coletivos parem afastados da faixa de rolamento, sem provocar acidentes de trânsito ou congestionamentos ao longo da via.

Em apenso, encontra-se o Projeto de Lei nº 8.240, de 2014, do Deputado Felipe Bornier, que altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012,



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

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. Depois de concluída a apreciação por esta Comissão de Viação e Transportes (CVT), 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

Compartilhamos da preocupação dos autores das proposições em análise quanto à segurança e ao conforto dos pontos de parada de ônibus. A proposição principal, com foco na segurança, pretende 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. O apensado, com foco no conforto, exige que os pontos de embarque e desembarque de passageiros do transporte urbano em geral tenham cobertura.

No primeiro caso, a preocupação justifica-se pelos altos índices de urbanização que caracterizam as regiões metropolitanas e pela interdependência dos setores do comércio e de prestação de serviços, fato que produz um grande fluxo de veículos entre os vários municípios que as compõem. Em muitas situações, esse deslocamento interno na região metropolitana se faz em trechos de rodovias federais.

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*



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

*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.*

Parece-nos, portanto, inquestionável o mérito da medida proposta, de forma a permitir que os veículos coletivos façam suas paradas em local apropriado, devidamente afastado da faixa de rolamento. Com tal providência, diminuam os riscos de acidentes de trânsito, particularmente os atropelamentos, além de reduzir congestionamentos. Corretamente, a proposta excetua da regra pretendida as regiões de relevo montanhoso, onde questões de ordem técnica ou econômica eventualmente impeçam a construção de faixas adicionais.

Por sua vez, o projeto de lei apensado tem seu foco no conforto oferecido aos usuários do serviço de transporte público coletivo urbano, o que se justifica pelo fato de a Constituição Federal, ao tratar da prestação de serviços públicos (art. 175), preconiza a obrigação de manter serviço adequado, remetendo à lei ordinária a regulação do tema. Ao definir o conceito de adequação do serviço, a legislação pertinente o faz como aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas, sendo que a atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço (Lei nº 8.987/1995, art. 6º, §§ 1º e 2º).

Caminhando no mesmo sentido, a Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, 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.

Concordamos, assim, com o entendimento exposto no parecer adotado pela CDU, de que as duas proposições trazem disposições oportunas e



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

justificáveis. Entendemos, 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.

Essa alternativa atende ao comando 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. O art. 7º, inciso IV, da citada 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).

O parecer adotado pela CDU acerta, também, ao lembrar que as medidas pretendidas:

*(...) 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 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 2015.

Deputado EFRAIM FILHO  
Relator