



C/00598784

CÂMARA DOS DEPUTADOS

# PROJETO DE LEI N.º 5.564-A, DE 2013

(Do Sr. Rodrigo Maia)

Obriga a instalação de ar condicionado nos veículos de transporte coletivo e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e dos de nºs 7389/14 e 703/15, apensados, com substitutivo (relator: DEP. HUGO LEAL).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:  
VIAÇÃO E TRANSPORTES;  
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

**APRECIAÇÃO:**

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

## S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 7389/14 e 703/15

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Todos os veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros no País deverão ser equipados com aparelho de ar condicionado com dispositivo regulador de temperatura.

Parágrafo único. As empresas de transporte coletivo deverão expor dentro dos coletivos selos de revisão do aparelho de ar condicionado, contendo informações sobre sua manutenção, incluindo sua periodicidade.

Art. 2º As empresas de transporte coletivo de passageiros terão o prazo de até três anos, a contar da publicação desta Lei, para adequarem sua frota às exigências previstas no art. 1º.

Art. 3º O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará a empresa infratora:

I - recolhimento imediato do veículo, com proibição de circular até a satisfação da exigência;

II - multa de até 50 vezes o salário mínimo;

III - proibição de participar de licitação para prestação serviço de transporte coletivo.

Art. 4º Ficam reduzidas a 0 (zero) as alíquotas da contribuição para financiamento da Seguridade social – COFINS incidentes sobre a receita bruta, no mercado interno de óleo diesel, partes, peças, pneus e câmaras de ar de borracha, componentes, fluidos hidráulicos, lubrificantes, tintas, equipamentos e serviços a serem empregados no reparo, revisão, manutenção e conservação de veículos prestadores de serviços de transporte coletivo.

Art. 5º - Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

## **JUSTIFICATIVA**

Estudos de medicina do trabalho comprovam que 45% de motoristas e cobradores sofrem com a vibração do motor dianteiro e o calor nos ônibus coletivos. Os trabalhadores de empresas de transportes de passageiros que trabalham em veículos com ar condicionado e motor traseiro são menos afetados pelos transtornos causados pelo stress no trânsito.

Além disso, a medida trará maior qualidade aos usuários do sistema, dando maior conforto aos que necessitam diariamente pegar o coletivo para o trabalho.

Cabe salientar, que várias cidades brasileiras já possuem leis municipais, que obrigam os coletivos a ter ar condicionado.

Por todo o exposto, busco o apoio dos nobres pares para a aprovação deste projeto.

Sala das Sessões, em 13 de maio de 2013.

**Deputado Rodrigo Maia**  
**DEMOCRATAS/RJ**

## **PROJETO DE LEI N.º 7.389, DE 2014** **(Do Sr. Augusto Coutinho)**

Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de ar condicionado em meios de transporte coletivo de passageiros.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-5564/2013.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Todos os meios de transporte coletivo de passageiros que, independente de origem e destino, circulem em localidades com mais de 200 (duzentos) mil habitantes deverão ser equipados com aparelhos de ar condicionado.

§ 1º Para os efeitos desta lei entende-se por meios de transportes os ônibus, micro-ônibus, vans, trens, composições de metrôs e veículos leves sobre trilhos destinados ao transporte de passageiros.

§ 2º A instalação e as especificações técnicas dos aparelhos de ar condicionado deverão observar as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

§ 3º Não se aplica o disposto nesta lei aos transportes aquaviários.

Art. 2º As empresas concessionárias e permissionárias de transporte público coletivo terão o prazo de dois anos para se adequarem ao disposto no art. 1º contado da publicação desta lei.

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

## JUSTIFICATIVA

O transporte público no Brasil sempre foi motivo de críticas por parte dos seus usuários. Problemas que se arrastam por décadas em todo território nacional, a exemplo de frotas sucateadas, valores elevados de passagens, ausência da prestação do serviço em determinadas localidades, poucos transportes colocados à disposição da população – tornando os veículos superlotados -, são alguns dos inúmeros obstáculos enfrentados pelos brasileiros diariamente.

O conceito de serviço público está muito bem traduzido nas lições da renomada doutrinadora Maria Sylvia de Pietro: “o serviço público é toda atividade material que a lei atribui ao Estado para que a exerça diretamente ou por meio de seus delegados, com o objetivo de satisfazer concretamente às necessidades coletivas, sob regime jurídico total ou parcialmente público” (ZANELLA DI PIETRO, Maria Sylvia; Direito Administrativo. Editora atlas. 20ª Ed. 2006. São Paulo. p. 90).

Entretanto, princípios como os da eficiência, generalidade, dignidade da pessoa humana, modicidade, são muitas vezes esquecidos quando tratamos da prestação do serviço de transporte público. Nesse sentido, é dever do poder público proporcionar ao usuário um serviço eficiente, com qualidade e que não onere os cidadãos.

Ressalte-se que a instalação de aparelho de ar condicionado demonstra-se necessária nos mais diversos tipos de transporte coletivo: ônibus, micro-ônibus, metrô, vans, trens e veículos leves sobre trilhos (VLT), excetuando os transportes hidroviários, ou seja, esta obrigatoriedade não se aplicará aos barcos, navios ou balsas que efetuam o transporte de passageiros. E explicamos o motivo da referida exceção. O norte do país, em especial, tem nas embarcações fluviais um dos principais meios de locomoção, entretanto, muitas não dispõem de infraestrutura para suportar a instalação de aparelho de ar condicionado, o que, por conseguinte, inviabilizaria a aplicação da presente proposta

Nesse mesmo sentido, estipulamos o número de 200 mil habitantes também por questões de efetiva operacionalização. Os municípios que contam com número inferior a este, poderão não cumprir a norma por inviabilidade técnica e financeira.

O objetivo da presente proposição, a saber, proporcionar um ambiente climatizado no interior dos meios de transportes destinados ao transporte coletivo de passageiros não demonstra medida supérflua ou desnecessária. Ao contrário. Apesar de o Brasil possuir dimensões continentais e apresentar variações climáticas, o desconforto causado pelo calor é comum a todas as regiões do país. O sul do país antes conhecido pelo clima frio bateu recorde de temperatura no último mês de janeiro, chegando à inacreditável sensação térmica de 41 graus Celsius.

Destarte, o ar condicionado deixou há tempos de ser um simples item de luxo ou de conforto, especialmente quando utilizado em ambientes coletivos. Trata-se de questão de salubridade, além de ser um estímulo àqueles cidadãos que não utilizam o transporte público coletivo com frequência.

Vale salientar que algumas cidades já estão adotando a medida aqui proposta, são alguns exemplos de Palmas que este ano recebeu 40 novos ônibus com ar condicionado; Porto Alegre que publicou um edital de licitação no último dia 31 de março, no qual há previsão de

implantação de ar-condicionado em toda a frota de transporte público; em Santos, segundo o poder público municipal até novembro, 150 ônibus contarão com ar condicionado; além do Rio de Janeiro que com o Decreto nº 38.328/2014, determinou que todos os ônibus comprados para prestar serviços municipais na cidade deverão ter ar-condicionado.

No que concerne ao sistema metroviário o raciocínio é o mesmo. Algumas cidades não disponibilizam sistema climatizado em totalidade dos carros dos metrôs, o que gera desconforto, e até mesmo situações que causam mal-estar nos passageiros, como falta de ar, desmaios. Para corroborar a afirmação, transcrevemos um trecho de uma notícia da versão *on line* do Jornal do Commercio publicada em 07 de fevereiro do corrente ano: “Os internautas também informaram que os problemas neste trajeto estão ocorrendo desde a quinta-feira (6), com lotação, aparelhos de ar-condicionado quebrados, gerando muito calor e tumulto, e várias pessoas passando mal.” (Disponível em: <http://ne10.uol.com.br/canal/cotidiano/jc-transito/noticia/2014/02/07/problemas-no-metro-causam-transtornos-aos-passageiros-em-camaragibe-469764.php>).

Destaco, ainda, que o prazo estipulado no art. 2º concedido às empresas que prestam serviço público de transporte coletivo de passageiros demonstra-se proporcional e razoável para adequação ao disposto na presente proposição.

Ante o exposto, é de suma importância a aprovação deste projeto, razão pela qual contamos com o apoio dos nobres pares.

Sala de Sessões, 8 de abril de 2014.

**Dep. Augusto Coutinho**  
Solidariedade/PE

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**DECRETO N° 38.328 DE 21 DE FEVEREIRO DE 2014**

Dispõe sobre a obrigatoriedade dos novos veículos a serem incorporados à frota do SPPO serem dotados de equipamento de ar condicionado.

O PREFEITO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, no uso de suas atribuições legais, e

CONSIDERANDO o disposto no art. 6º do Decreto n° 38.279, de 29 de janeiro de 2014;

CONSIDERANDO que é interesse da Administração Pública definir regras para melhoria do conforto dos usuários do Serviço Público de Transporte de Passageiros por Ônibus - SPPO.

**DECRETA:**

Art. 1º Ficam obrigados os consórcios, no momento do ingresso de novos veículos no sistema, a incluírem, exclusivamente, veículos dotados de equipamento de ar condicionado.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Rio de Janeiro, 21 de fevereiro de 2014; 449º ano da fundação da Cidade.

**EDUARDO PAES**

# PROJETO DE LEI N.º 703, DE 2015

(Do Sr. Ronaldo Benedet)

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, para tratar da exigência de sistema de ar condicionado nos veículos do serviço de transporte público coletivo

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL 5.564/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta parágrafos ao art. 10 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para exigir a instalação de sistema de ar condicionado nos veículos de transporte público coletivo urbano ou de caráter urbano.

Art. 2º O art. 10 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

Art. 10. ....  
§1º .....  
§ 2º Quando da fixação de metas de qualidade para a contratação dos serviços de transporte público coletivo de que trata o inciso I do *caput*, a autoridade competente deverá incluir a exigência de instalação de sistema de ar condicionado nos respectivos veículos. (NR)

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

## JUSTIFICAÇÃO

O transporte coletivo de passageiros constitui um dos principais serviços públicos a serem prestados à população, a tal ponto de a Constituição Federal classificá-lo como essencial (art. 30, inciso V). Ao tratar da prestação dos

serviços públicos, o art. 175 da Carta Magna remete à lei ordinária disposições referentes aos direitos dos usuários e à obrigação de manter o serviço adequado.

Essa regulamentação foi consubstanciada, em relação ao regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos de forma geral, pela Lei nº 8.987, de 1995, que define serviço adequado como aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas (art. 6º, § 1º).

Quanto aos serviços de transporte coletivo, em particular, a Lei nº 12.587, de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, coloca, entre os objetivos da referida Política a promoção do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais e a melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade (art. 7º, incisos II e III). Para que esse objetivo seja alcançado, a Lei estipula, entre as diretrizes que devem orientar a política tarifária do serviço de transporte público coletivo, a melhoria da eficiência e da eficácia na prestação do referido serviço (art. 8º, inciso II). Estipula, também, que a contratação dos serviços deve ser precedida de licitação, observando, entre outros aspectos, a fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação (art. 10, inciso I).

O que vemos na prática, entretanto, deixa muito a desejar. Veículos velhos, desprovidos de itens de conforto, são utilizados na maioria das cidades brasileiras, em detrimento do bem-estar e da comodidade dos usuários e dos trabalhadores do setor. Um desses itens é o sistema de ar condicionado, que equipa apenas parte dos veículos em uso. No verão, passageiros, condutores e cobradores são submetidos a temperaturas escaldantes de que decorrem, além do desconforto evidente, até mesmo problemas de saúde.

O intuito deste projeto de lei é incluir a exigência de instalação de sistema de ar condicionado nos veículos entre as metas de qualidade que deverão ser fixadas pelo respectivo poder concedente para a contratação dos serviços de transporte público coletivo. Com isso, esperamos que, no médio prazo, a situação de conforto dos usuários e trabalhadores tenha mudado para melhor. Lembramos que a proposta preserva os contratos vigentes, ao mesmo tempo em que respeita a competência de cada Ente da Federação para organizar o serviço de transporte coletivo de passageiros no âmbito de sua circunscrição.

Na certeza de que a medida é importante para o cumprimento de preceitos constitucionais relacionados à obrigação de prestação de serviço público adequado, esperamos contar com o apoio de nossos Pares para a rápida aprovação desta matéria.

Sala das Sessões, em 12 de março de 2015.

**Deputado Ronaldo Benedet**

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**CONSTITUIÇÃO  
DA  
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL  
1988**

**TÍTULO III  
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO**

**CAPÍTULO IV  
DOS MUNICÍPIOS**

Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;

III - instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei;

IV - criar, organizar e suprimir Distritos, observada a legislação estadual;

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação infantil e de ensino fundamental; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006\)](#)

VII - prestar, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, serviços de atendimento à saúde da população;

VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;

IX - promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual.

Art. 31. A fiscalização do Município será exercida pelo Poder Legislativo municipal, mediante controle externo, e pelos sistemas de controle interno do Poder Executivo municipal, na forma da lei.

§ 1º O controle externo da Câmara Municipal será exercido com o auxílio dos Tribunais de Contas dos Estados ou do Município ou dos Conselhos ou Tribunais de Contas dos Municípios, onde houver.

§ 2º O parecer prévio, emitido pelo órgão competente, sobre as contas que o Prefeito deve anualmente prestar, só deixará de prevalecer por decisão de dois terços dos membros da Câmara Municipal.

§ 3º As contas dos Municípios ficarão, durante sessenta dias, anualmente, à disposição de qualquer contribuinte, para exame e apreciação, o qual poderá questionar-lhes a legitimidade, nos termos da lei.

§ 4º É vedada a criação de tribunais, Conselhos ou órgãos de contas municipais.

---

## TÍTULO VII DA ORDEM ECONÔMICA E FINANCEIRA

### CAPÍTULO I DOS PRINCÍPIOS GERAIS DA ATIVIDADE ECONÔMICA

---

Art. 175. Incumbe ao poder público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

Art. 176. As jazidas, em lavra ou não, e demais recursos minerais e os potenciais de energia hidráulica constituem propriedade distinta da do solo, para efeito de exploração ou aproveitamento, e pertencem à União, garantida ao concessionário a propriedade do produto da lavra.

§ 1º A pesquisa e a lavra de recursos minerais e o aproveitamento dos potenciais a que se refere o *caput* deste artigo somente poderão ser efetuados mediante autorização ou concessão da União, no interesse nacional, por brasileiros ou empresa constituída sob as leis brasileiras e que tenha sua sede e administração no País, na forma da lei, que estabelecerá as condições específicas quando essas atividades se desenvolverem em faixa de fronteira ou terras indígenas. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 6, de 1995)*

§ 2º É assegurada participação ao proprietário do solo nos resultados da lavra, na forma e no valor que dispuser a lei.

§ 3º A autorização de pesquisa será sempre por prazo determinado, e as autorizações e concessões previstas neste artigo não poderão ser cedidas ou transferidas, total ou parcialmente, sem prévia anuência do Poder concedente.

§ 4º Não dependerá de autorização ou concessão o aproveitamento do potencial de energia renovável de capacidade reduzida.

---



---

## **LEI N° 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**

---

#### **Seção II**

#### **Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana**

---

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

### **CAPÍTULO II DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO**

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
- IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina- se deficit ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina- se superavit tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o deficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrassetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de superavit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

.....

.....

## **LEI N° 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 II DO SERVIÇO ADEQUADO

Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

§ 2º A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.

§ 3º Não se caracteriza como descontinuidade do serviço a sua interrupção em situação de emergência ou após prévio aviso, quando:

- I - motivada por razões de ordem técnica ou de segurança das instalações; e,
- II - por inadimplemento do usuário, considerado o interesse da coletividade.

## CAPÍTULO III DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS USUÁRIOS

Art. 7º Sem prejuízo do disposto na Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, são direitos e obrigações dos usuários:

I - receber serviço adequado;

II - receber do poder concedente e da concessionária informações para a defesa de interesses individuais ou coletivos;

III - obter e utilizar o serviço, com liberdade de escolha entre vários prestadores de serviços, quando for o caso, observadas as normas do poder concedente. (*Inciso com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998*)

IV - levar ao conhecimento do poder público e da concessionária as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado;

V - comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela concessionária na prestação do serviço;

VI - contribuir para a permanência das boas condições dos bens públicos através dos quais lhes são prestados os serviços.

.....  
.....

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

### I - Relatório

O presente projeto de lei estabelece que “todos os veículos destinados ao transporte coletivo de passageiros no País deverão equipados com aparelho de ar condicionado com dispositivo regulador de temperatura”, definindo prazo de três anos para adequação da frota e sanção para as empresas que descumprirem essa determinação, incluindo o recolhimento do veículo com proibição de circular

enquanto não sanar a irregularidade, multa de até 50 vezes o salário-mínimo e proibição de participar em licitação para prestação de serviço de transporte coletivo.

Aparentemente a título de compensação, o Projeto de Lei estabelece a redução a “zero” das alíquotas da contribuição para financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidentes sobre a receita bruta, no mercado interno de óleo diesel, partes, peças, pneus e câmaras de ar de borracha, componentes, fluidos hidráulicos, lubrificantes, tintas, equipamentos e serviços a serem empregados no reparo, revisão, manutenção e conservação de veículos prestadores de serviços de transporte coletivo.

Na sua justificativa, observa-se que o Autor tem a preocupação com a saúde dos trabalhadores de empresas de transportes de passageiros que trabalham em veículos coletivos, sobretudo, motoristas profissionais e cobradores, quanto ao calor que enfrentam em suas rotinas. Sustenta que a medida, isto é, a instalação de ar condicionado nos coletivos, poderá reduzir o stress no trânsito e proporcionará maior qualidade à população que faz uso diariamente de coletivo para o trabalho.

Encontram-se apensados os seguintes Projetos de Lei:

I - Projeto de Lei nº 7.389, de 2014, de autoria do Sr. Augusto Coutinho, que tem basicamente a mesma proposta, com a diferença de abranger todos os meios de transporte coletivo de passageiros (exceto o transporte aquaviário), desde que circulem em localidades com mais de 200 mil habitantes, e concede o prazo de dois anos para as empresas concessionárias e permissionárias do serviço de transporte público coletivo adequarem seus veículos.

II – Projeto de Lei nº 703, de 2015, de autoria do Sr. Ronaldo Benedet, que altera a Lei nº 12.587, de 2012, para dispor que, quando da fixação de metas de qualidade para a contratação dos serviços de transporte público coletivo pela autoridade competente, deverá ser incluída a exigência de instalação de ar condicionado.

Após a análise desta Comissão de Viação e Transportes, a matéria deverá ser analisada, em caráter conclusivo e regime ordinário de tramitação, pela Comissão de Finanças e Tributação, quanto ao mérito e à adequação financeira e orçamentária, bem como pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao Projeto de Lei.

É o nosso relatório.

## **II – Voto do Relator**

A preocupação dos autores em relação às condições de saúde e segurança dos trabalhadores e usuários do transporte público coletivo é bastante louvável, no entanto a matéria precisa ser avaliada sob o ponto de vista de uma lei que será aplicada em todo o país e que, portanto, deve respeitar as competências de gestão de cada ente federativo, ou seja, União, Estados, Municípios e Distrito Federal. A forma de regular e prestar serviço à coletividade irá variar de cidade para cidade, e de estado para estado, considerando suas peculiaridades, possibilidades e necessidades.

Sob esta ótica e analisando o Projeto de Lei nº 5.564/2013 podemos observar que a obrigatoriedade de adoção do ar condicionado é genérica para veículos de transporte coletivo de passageiros, sejam públicos ou privados. Apesar da falha expressa no texto quanto ao objetivo específico no cumprimento da obrigatoriedade, observa-se na justificativa do Autor da matéria que a proposta legislativa é destinada ao transporte público coletivo de passageiros.

Ao falar de transporte público coletivo de passageiros, não podemos ignorar que a prestação do mesmo à sociedade é realizada mediante delegação do Poder Público à iniciativa privada, utilizando-se para isso as figuras da concessão, permissão e até mesmo da autorização.

Essa delegação do serviço público está claramente disciplinada na Lei nº 8.987, de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação dos serviços públicos. Na citada legislação, mais precisamente no seu artigo 6º, disposta está a obrigação da prestação do serviço adequado aos usuários. Segundo o legislador, esse serviço adequado deve atender algumas condições, entre as quais a atualidade, que conforme a sua definição expressa no parágrafo 2º do mesmo dispositivo, compreende a modernidade das técnicas, dos equipamentos e das instalações e sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço. Além disso, cabe ao Poder Concedente zelar e estimular a boa qualidade do serviço, conforme definido no artigo 29.

Considerando os dispositivos legais citados, pode-se concluir que a melhoria da qualidade do serviço público, mediante a modernização ou adoção de novos equipamentos, como um ar condicionado ou até mesmos assentos mais confortáveis para os passageiros nos veículos coletivos, estão devidamente amparados na Lei nº 8.987/1995, e que a exigência do cumprimento de tal obrigação cabe ao poder público competente de cada ente federativo, mediante regulamentação própria, observados os contratos em vigor. A interpretação ora apresentada tem sido aplicada pelos entes federativos em relação ao equipamento de ar condicionado.

Observe-se que a União, mediante a Resolução da Agencia Nacional de Transportes Terrestres - ANTT nº 4.130/2013, estabelece os requisitos técnicos a serem observados nos ônibus que realizam o transporte interestadual e internacional de passageiros, inclusive os veículos que devem disponibilizar ar condicionado aos passageiros.

Na cidade do Rio de Janeiro, por exemplo, foi editado o Decreto nº 38.228, de 21 de fevereiro de 2014, que “dispõe sobre a obrigatoriedade dos novos veículos a serem incorporados à frota do SPPO serem dotados de equipamento de ar condicionado”.

Depreende-se da leitura, facilmente, que a legislação municipal obriga os consórcios ao cumprimento da nova norma “no momento do ingresso de novos veículos no sistema”, uma vez que é interesse da Administração Pública, no caso a Prefeitura, definir regras para melhoria do conforto dos usuários do Serviço Público de Transporte de Passageiros por Ônibus – SPPO.

Observe-se que os diplomas legais citados foram editados dentro da competência de cada ente federativo em normatizar a matéria, não havendo necessidade da presente proposta legislativa, bem como o seu apenso, para o disciplinamento da matéria.

Importante destacar ainda que, sob a ótica da Constituição Federal, a exploração e a regulação do serviço de transporte coletivo de passageiros é do Poder Concedente: no caso de transporte urbano, dos Municípios, no caso de transporte intermunicipal, dos Estados, conforme depreende dos arts. 25 § 1º e 30 inciso V de nossa Carta Magna. Tal entendimento é corroborado pela Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a qual, em seus arts. 16, 17 e 18, estabelece, respectivamente,

as competências da União, Estados e Municípios quanto à exploração e regulação do transporte coletivo de passageiros em suas modalidades.

Além disso, sob o aspecto econômico, é importante frisar que a instalação de ar condicionado em veículos de transporte coletivo de passageiros importa em aumento de custo com aquisição do equipamento, manutenção e, sobretudo, no aumento do consumo de combustível, que é um dos principais componentes do custo do setor de transporte público.

Segundo estudo elaborado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, a instalação do equipamento de ar condicionado onera o valor do serviço ofertado em 13,3%. Nesse sentido, importante destacar que existem ônibus circulando com ar condicionado, sendo esta uma realidade em diversas cidades, mas deve ser tratada no contexto de cada região e de acordo sua necessidade e possibilidade.

No mais, entendemos que cabe ao poder público, responsável pelo serviço de transporte coletivo, a decisão de adotar ou não o citado equipamento de ar condicionado, levando em consideração o poder aquisitivo dos seus usuários em absorver um possível aumento de tarifa e o próprio clima de cada cidade ou região que varia imensamente em um país de dimensões continentais.

Não obstante este posicionamento, conforme fundamentado acima, considerando a pertinência da preocupação dos autores e a necessidade de se buscar garantir o mínimo de condições de segurança e conforto aos trabalhadores e usuários do sistema de transporte coletivo de passageiros, nossa proposta vai na linha de recomendação a União, Estados e Municípios para que, em seus processos de licitação para concessão desse tipo de serviço, estabeleçam a exigência de que os veículos utilizados sejam equipados com ar condicionado e outras tecnologias e equipamentos com essa finalidade. Tal recomendação estabelecerá uma diretriz geral que orientará as concessões federais, estaduais e municipais, com vistas à melhoria do transporte coletivo de passageiros, atendendo à pretensão dos autores sem, contudo, impor aos entes federativos uma exigência que afete o pacto federativo. Nesse sentido, a proposta de alteração deve ser inserida na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, conforme proposta do PL 703/2015, mas como recomendação, não só do ar condicionado, mas também de outras tecnologias e equipamentos que tragam maior conforto e segurança para trabalhadores e usuários.

Não pode o Poder Legislativo Federal criar a obrigatoriedade de adoção de um equipamento em serviço público de competência de outros entes federativos, principalmente porque irá onerar a tarifa paga por milhões de brasileiros, usuários, em sua maioria, de baixo poder aquisitivo, que utilizam esse serviço público.

Diante do exposto, sou pela **APROVAÇÃO** do PL nº 5.564/2013 e de seus apensados, o PL nº 7.389/2014 e PL nº 703/2015, cujas considerações e argumentos ora submeto à apreciação o desta Comissão, na forma do **SUBSTITUTIVO** em anexo.

Sala da Comissão, em 23 de maio de 2016.

Deputado Hugo Leal - PSB/RJ

**Substitutivo ao Projeto de Lei nº 5.564, de 2013**  
(E a seus apensos: PL nº 7.389/2014 e PL nº 703/2015)

*Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para recomendar a instalação de ar condicionado e outras tecnologias e equipamentos nos veículos de transporte público coletivo.*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta art. 10-A à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para recomendar a instalação de equipamento de ar condicionado e outras tecnologias e equipamentos nos veículos de transporte público coletivo.

Art. 2º O art. 10 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

“Art. 10. ....

.....  
§ 1º .....

§ 2º Recomenda-se à União, estados e municípios que, na elaboração dos processos de licitação para contratação dos serviços de que trata o caput, estabeleçam que os veículos utilizados para a prestação desses serviços sejam equipados com ar-condicionado e outras tecnologias e equipamentos que proporcionem maior conforto e segurança aos trabalhadores e usuários, bem como o respeito ao meio ambiente.”  
(NR)

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

Sala da Comissão, em 23 de maio de 2016.

Deputado Hugo Leal - PSB/RJ

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 5.564/2013 e os Projetos de Lei nºs 7389/2014 e 703/2015, apensados, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Hugo Leal.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Washington Reis - Presidente, Altineu Côrtes e Julio Lopes - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Cajar Nardes, Christiane de Souza Yared, Danrlei de Deus Hinterholz, Dr. João, Edinho Araújo, Edinho Bez, Fernando Jordão, Goulart, Hermes Parcianello, Hugo Leal, Juscelino Filho, Laudívio Carvalho, Luiz Carlos Ramos, Luiz Sérgio, Marcio Alvino, Marquinho Mendes, Mauro Lopes, Milton Monti, Nelson Marquezelli, Remídio Monai, Renzo Braz, Roberto Britto, Roberto Sales, Silas Freire, Tenente Lúcio, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Aureo, Benjamin Maranhão, Delegado Edson Moreira, Fabiano Horta, Fábio Ramalho, Jaime Martins, Jose Stédile, Josi Nunes, Júlia Marinho, Lucio Mosquini, Marx Beltrão, Miguel Haddad, Misael Varella, Walter Alves e Zenaide Maia.

Sala da Comissão, em 1 de junho de 2016.

Deputado WASHINGTON REIS  
Presidente

### **SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO**

Altera a lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para recomendar a instalação de ar condicionado e outras tecnologias e equipamentos nos veículos de transporte público coletivo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta art. 10-A à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para recomendar a instalação de equipamento de ar condicionado e outras tecnologias e equipamentos nos veículos de transporte público coletivo.

Art. 2º O art. 10 da Lei nº Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

“Art. 10. ....

.....  
§ 1º .....

§ 2º Recomenda-se à União, estados e municípios que, na elaboração dos processos de licitação para contratação dos serviços de que trata o caput, estabeleçam que os veículos utilizados para a prestação desses serviços sejam equipados com ar-condicionado e outras tecnologias e equipamentos que proporcionem maior conforto e segurança aos trabalhadores e usuários, bem como o respeito ao meio ambiente.”  
(NR)

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

Sala da Comissão, em 1º de junho de 2016.

**Deputado WASHINGTON REIS**  
**Presidente**

**FIM DO DOCUMENTO**