



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.122-B, DE 2013

(Do Sr. Ricardo Izar)

Dispõe sobre o transporte público metroferroviário em regiões metropolitanas, exigindo que funcionem por período integral (24h) nos finais de semana e sobre o transporte público viário em cidades com população superior a 300 (trezentos) mil habitantes, exigindo que funcionem todos os dias da semana por período integral (24h) e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. VANDERLEI MACRIS); e da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela rejeição deste, e do Substitutivo adotado da Comissão de Viação e Transporte (relator: DEP. ADRIANO DO BALDY).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO URBANO E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário - Art. 24 II, "g"

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

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

III - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional Decreta:

Artigo 1º - A presente Lei tem a finalidade de impor que o transporte público metroferroviário funcione por período integral (24h) nos finais de semana e que o transporte público viário funcione todos os dias da semana por período integral (24h) nas cidades com população superior a trezentos mil habitantes.

Artigo 2º - O Governo do Estado e os Municípios ficam obrigados a oferecer transporte público metroferroviário por período integral (24h) nos finais de semana nas regiões metropolitanas e oferecer transporte público viário todos os dias da semana por período integral (24h) em cidades com população superior a trezentos mil habitantes.

§ 1º. O transporte metroferroviário deverá funcionar durante a madrugada em sistema de plantão de acordo com a necessidade local, mas com intervalo não superior a trinta minutos entre a passagem das composições.

§ 2º. O sistema viário de transporte público funcionará em regime de plantão durante a madrugada de todos os dias da semana, com regras definidas por regulamentação local;

§ 3º. Para efeitos de aplicação dessa lei entende-se por final de semana as vinte e quatro horas do sábado e do domingo, e por madrugada o período compreendido entre à zero hora e às quatro horas da manhã.

§ 4º. Para efeito de aplicação dessa lei entende-se por transporte público metroferroviário o sistema de trens de regiões metropolitanas e o metrô.

Artigo 3º - O Governo do Estado e os Municípios terão o prazo de 120 dias para se adequar as exigências dessa Lei.

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

JUSTIFICAÇÃO

Essa lei tem a finalidade de fornecer opções economicamente viáveis para que a população se locomova nas madrugadas dos dias de semana e finais de semana sem a letal combinação da bebida com a condução de veículos. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), sensível aos índices de acidentes provenientes da combinação de bebida e volante, proibiu a ingestão de qualquer quantidade de álcool e a posterior direção de veículos automotores.

Essa proibição, contudo, não pode vir desacompanhada de uma solução para o transporte das pessoas nos grandes centros urbanos. O Estado tem o dever de oferecer uma alternativa acessível a grande massa da população.

Como bem sabemos o Taxi é um meio de transporte caro e, portanto, inacessível para boa parte da população brasileira, que precisa de uma opção pública e barata para se locomover durante as madrugadas, já que hoje não existe uma alternativa viável e acessível.

Dessa forma, não resta dúvida de que a providência de colocar a utilização dos trens e metro por período integral aos finais de semana e ônibus durante por período integral todos os dias nas cidades com população superior a trezentos mil habitantes vai colaborar de sobremaneira ao cumprimento da proibição de beber e dirigir, reduzindo, inclusive, os números de acidentes e mortes em vias públicas.

Este Projeto de Lei estabelece que tanto o Governo do Estado como as Administrações Municipais são responsáveis por colocar em prática a obrigação de funcionamento do transporte público por período integral.

Sabemos que a madrugada é o momento em que as empresas administradoras de transporte público sobre trilhos realizam trabalhos de manutenção, que não podem ser feitos com usuários nas estações ou com os trens em operação.

Sensível a esta necessidade de manutenção para a segurança do usuário, este Projeto de Lei somente traz a obrigação do transporte público sobre trilhos permanecer funcionando por período integral aos finais de semana. Dessa forma nas madrugadas dos dias de semana continuarão sendo feitas as inspeções dos equipamentos, manutenção preventiva de máquinas, aparelhos de mudança de via, seccionadores de terceiro trilho (no caso do Metrô), verificação e ajustes da rede aérea, substituição de trilhos e limpeza da via permanente.

Este Projeto de Lei estabelece, ainda, regras mínimas para o funcionamento do transporte público durante a madrugada, deixando a regulamentação pormenorizada a cargo das administrações locais, já que as demandas não são iguais em todas as cidades.

Por fim, ciente de que essas novas regras podem fazer com que sejam necessárias algumas mudanças e adaptações para o cumprimento das novas exigências, a lei confere um período de 120 dias para que as administrações estaduais e municipais se organizem antes de serem obrigadas a disponibilizar transporte público por período integral.

Não podemos nos abster de regulamentar essa matéria para que a população consiga se locomover nas madrugadas e em seu momento de folga sem que seja necessário utilizar seu automóvel particular, evitando com isso acidentes e mortes.

Ante o exposto, em face da relevância da matéria, pedimos aos nobres colegas dessa casa o apoio para a aprovação da proposição em tela.

Sala das Sessões, 12 de março de 2013.

Deputado RICARDO IZAR (PSD –SP)

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe pretende impor que o transporte público metroferroviário funcione por período integral (24 horas) nos finais de semana e que o transporte público viário funcione todos os dias da semana por período integral (24 horas) nas cidades com população superior a trezentos mil habitantes.

Para tanto, o governo do estado e os municípios ficam obrigados a oferecer transporte público metroferroviário por período integral (24 horas) nos finais de semana nas regiões metropolitanas e a oferecer transporte público viário todos os dias da semana por período integral (24 horas) em cidades com população superior a trezentos mil habitantes.

Nesse contexto, o transporte metroferroviário deverá funcionar durante a madrugada em sistema de plantão de acordo com a necessidade local, mas com intervalo não superior a trinta minutos entre a passagem das composições. O sistema viário de transporte público deverá funcionar em regime de plantão durante a madrugada de todos os dias da semana, com regras definidas por regulamentação local.

Para os efeitos da proposta, entende-se por final de semana as vinte e quatro horas do sábado e do domingo e, por madrugada, o período compreendido entre a zero hora e as quatro horas da manhã. Ainda, entende-se por transporte público metroferroviário o sistema de trens de regiões metropolitanas e o metrô.

Por fim, estipulou-se que a futura lei entra em vigor na data de sua publicação e que o governo do estado e os municípios terão o prazo de 120 dias para se adequar às exigências estipuladas a partir da referida data de publicação.

De acordo com o art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da matéria.

Em 10 de julho de 2013, o Relator Deputado Carlos Alberto Leréia apresentou parecer pela aprovação do projeto de lei em tela. Por sua vez, em 13 de agosto de 2013, o Deputado Vanderlei Macris apresentou voto em separado ao PL nº 5.122/2013. Em 31 de janeiro de 2015, o projeto foi arquivado nos termos do art. 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados e, com fundamento

nesse mesmo dispositivo, foi desarquivado, em conformidade com o despacho exarado no Requerimento nº 108/2015, de autoria do Deputado Ricardo Izar.

Em seguida, a proposição será encaminhada à Comissão de Desenvolvimento Urbano para análise do mérito e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, para a análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A proposição em exame está sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões e tramita em rito ordinário. Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A proposta em pauta vai ao encontro de se garantirem instrumentos que tragam mais facilidades e mais qualidade de vida para os usuários do Sistema Nacional de Trânsito.

Nesse contexto, a proposição visa estabelecer que o transporte público metroferroviário funcione durante 24 horas nos finais de semana e que o transporte público viário funcione todos os dias da semana durante 24 horas nas cidades com população superior a trezentos mil habitantes.

Entendemos como nobre o propósito deste projeto de lei, uma vez que necessitamos de opções economicamente viáveis para que a população se locomova durante a madrugada de dias de semana e finais de semana sem a perigosa combinação da bebida com a condução de veículos. Sabemos que não podemos dirigir caso tenhamos ingerido bebida alcoólica, mas não temos opções viáveis de transporte. O táxi é um meio de transporte caro, portanto inacessível para grande parte da população, a qual necessita de uma alternativa pública e barata para se locomover nas madrugadas. Para solucionar essa questão, o Estado tem o dever de proporcionar opções para os habitantes dos grandes centros urbanos.

Nesse quadro, temos certeza de que a providência de colocar o uso de trens e metrô disponível por 24 horas aos finais de semana e de ônibus disponível por 24 horas todos os dias nas cidades com população superior a trezentos mil habitantes contribuirá de forma gratificante ao cumprimento da proibição de beber e dirigir, o que também irá diminuir o número de acidentes e mortes em nossas cidades.

Entendemos, portanto, que o projeto de lei em análise vem suprir, com solução viável, essa lacuna em nossa legislação.

Entretanto, sugerimos um Substitutivo à proposição em tela em vista dos motivos expostos a seguir, referentes à complexa operação metroferroviária.

De acordo com informações fornecidas pela Associação Nacional dos Transportadores de Passageiro sobre Trilhos (ANPTrilhos), o transporte metroferroviário é um serviço público, de cunho social, que movimenta hoje 9,1 milhões de passageiros todos os dias nos centros urbanos brasileiros. Distribuídos em quinze sistemas, os operadores desse tipo de transporte, em sua maioria públicos, são responsáveis tanto pela operação quanto pela manutenção dos 1.030 km de linhas férreas, 3.920 composições, 491 estações e de todos os sistemas operacionais e de segurança associados. Todos esses requisitos de manutenção se fazem necessários para garantir a segurança e preservação da vida humana transportada.

Assim, os sistemas de transporte sobre trilhos priorizam o atendimento aos seus usuários, especialmente em relação à oferta de trens, no maior período de tempo possível. Chega-se ao limite, em alguns casos, da prática de até vinte horas de operação comercial, mantendo-a plena das 4h00 às 24h00.

Para que esta oferta de transporte seja garantida, várias atividades de manutenção preventiva e corretiva são executadas, diariamente, em horários que não interferem com o serviço prestado aos passageiros. Logo, resta apenas o período da madrugada para que as intervenções imprescindíveis, por questões de segurança, em equipamentos e instalações possam ser executadas. Nesses curtos períodos da madrugada, todos os dias, enorme quantidade de trabalhadores se distribuem ao longo das linhas, para que diferentes atividades, intensas e simultâneas, possam ser realizadas com o objetivo de garantir a segurança do tráfego dos trens ao longo do dia.

Ademais, ainda são feitas atividades de treinamento de empregados, simulações de emergência, testes de equipamentos novos ou modernizados e limpeza e desinfestação de pragas. Tudo isso, essencial para a eficiência operacional, segurança e conforto dos passageiros não pode ser desenvolvido durante o período de funcionamento das linhas, pois implicariam a necessidade de interrupção do tráfego de trens.

Esclarecemos também que, mesmo funcionando em sistema de 48 horas apenas nos finais de semana, o tempo seria insuficiente para toda a manutenção indispensável. O simples fato de não se inspecionar as linhas por mais de um dia seguido implicaria queda da confiabilidade da linha e da segurança do tráfego, o que colocaria em risco a vida de milhares de trabalhadores metroferroviários e milhões de usuários dos sistemas no País.

Dessa forma, do ponto de vista do mérito, julgamos que o presente projeto de lei apresenta dispositivos que visam ao urgente aprimoramento da legislação federal pertinente ao assunto. Mas, para que fique plenamente adequado, pretendemos retirar da proposição o transporte metroferroviário.

Diante de todo o exposto, nos aspectos em que cabe análise desta Comissão, somos pela APROVAÇÃO do PL nº 5.122/2013, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 11 de abril de 2017.

Deputado Vanderlei Macris
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.122 DE 2013

Dispõe sobre o transporte público viário em cidades com população superior a 300 (trezentos) mil habitantes, exigindo que funcione todos os dias da semana por período integral (24h) e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei tem a finalidade de impor que o transporte viário funcione todos os dias da semana por período integral (24h) nas cidades com população superior a trezentos mil habitantes.

Art. 2º - O Governo do Estado e os Municípios ficam obrigados a oferecer transporte público viário todos os dias da semana por período integral (24h) em cidades com população superior a trezentos mil habitantes.

§ 1º O sistema viário de transporte público funcionará em regime de plantão durante a madrugada de todos os dias da semana, com regras definidas por regulamentação local.

§ 2º Para efeitos de aplicação dessa lei entende-se por madrugada o período compreendido entre a zero hora e as quatro horas da manhã.

Art. 3º O Governo do Estado e os Municípios terão o prazo de 120 dias para se adequar às exigências desta Lei.

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

Sala da Comissão, em 11 de abril de 2017.

Deputado Vanderlei Macris
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 5.122/2013, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Vanderlei Macris.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Marinha Raupp e Diego Andrade - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Christiane de Souza Yared, Hélio Leite, Hugo Leal, Jaime Martins, João Derly, João Rodrigues, Julio Lopes, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Magda Mofatto, Marcio Alvino, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Milton Monti, Nelson Marquezelli, Roberto Britto, Roberto Sales, Ronaldo Carletto, Ronaldo Lessa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Arnaldo Faria de Sá, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Carlos Henrique Gaguim, Danrlei de Deus Hinterholz, De Jorge Patrício, Delegado Edson Moreira, Deley, João Paulo Papa, Jones Martins, Jose Stédile, Leonardo Monteiro, Lucio Mosquini, Marcelo Delaroli, Miguel Lombardi, Osmar Bertoldi, Raquel Muniz e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 17 de maio de 2017.

Deputado MAURO LOPES
Presidente em Exercício

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Dispõe sobre o transporte público viário em cidades com população superior a 300 (trezentos) mil habitantes, exigindo que funcione todos os dias da semana por período integral (24h) e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei tem a finalidade de impor que o transporte viário funcione todos os dias da semana por período integral (24h) nas cidades com população superior a trezentos mil habitantes.

Art. 2º - O Governo do Estado e os Municípios ficam obrigados a oferecer transporte público viário todos os dias da semana por período integral (24h) em cidades com população superior a trezentos mil habitantes.

§ 1º O sistema viário de transporte público funcionará em regime de plantão durante a madrugada de todos os dias da semana, com regras definidas por regulamentação local.

§ 2º Para efeitos de aplicação dessa lei entende-se por madrugada o período compreendido entre a zero hora e as quatro horas da manhã.

Art. 3º O Governo do Estado e os Municípios terão o prazo de 120 dias para se adequar às exigências desta Lei.

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

Sala da Comissão, em 17 de maio de 2017.

Deputado MAURO LOPES
Presidente em Exercício

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 5.122, DE 2013

Dispõe sobre o transporte público metroferroviário em regiões metropolitanas, exigindo que funcionem por período integral (24h) nos finais de semana e sobre o transporte público viário em cidades com população superior a 300 (trezentos) mil habitantes, exigindo que funcionem todos os dias da semana por período integral (24h) e dá outras providências.

Autor: Deputado RICARDO IZAR

Relator: Deputado ADRIANO DO BALDY

I - RELATÓRIO

Chega a esta Comissão a proposição acima descrita, que visa a exigir condições de funcionamento no sistema de transporte público metroferroviário e viário. Proposto pelo eminente Deputado Ricardo Izar, o PL foi distribuído às Comissões de Viação e Transportes (CVT), de Desenvolvimento Urbano (CDU) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) e está sujeito à apreciação conclusiva pelas comissões, nos termos do art. 24, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. O projeto segue em regime de tramitação ordinária.

A proposição foi aprovada na CVT, na forma de substitutivo, o qual retirou do texto a obrigatoriedade do funcionamento do transporte público metroferroviário em regiões metropolitanas no período integral (24h) nos finais de semana. Entretanto, foi mantida no substitutivo a obrigação do funcionamento do transporte público viário em cidades com população superior a trezentos mil habitantes, em período integral, nos dias da semana.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriano do Baldy
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217654753700>

De acordo com o art. 32, VII, "a", do RICD, cabe a esta Comissão pronunciar-se sobre "assuntos atinentes a urbanismo e arquitetura; política e desenvolvimento urbano; uso, parcelamento e ocupação do solo urbano; habitação e sistema financeiro da habitação; **transportes urbanos**; infraestrutura urbana e saneamento ambiental". (Grifei)

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em tela visa a impor condições de funcionamento por parte dos sistemas de transporte público coletivo. O PL pretende obrigar o funcionamento do transporte público metroferroviário em regiões metropolitanas no período integral (24h) nos finais de semana, e, para o transporte público viário em cidades com população superior a trezentos mil habitantes, o funcionamento nos dias da semana por período integral (24h).

Na CVT, foi aprovado substitutivo que retirou a obrigatoriedade do funcionamento do transporte público metroferroviário em regiões metropolitanas no período integral (24h) durante os finais de semana. A justificativa da alteração, e com a qual concordamos, foi a necessidade de tempo para atividades de manutenção preventiva e corretiva, de treinamento de pessoal, de simulações de emergência e para teste de equipamentos.

Não obstante os benefícios que a proposição tem como objetivo, e a nobre intenção de seu Autor, devemos também analisar outras consequências que as medidas propostas podem causar.

Aumentar o tempo disponível dos serviços de transporte público acarreta imediato aumento dos custos envolvidos com veículos, combustível, manutenção, pessoal e administrativos. Pode-se dizer ainda que os veículos, ao trafegarem em horários com pouca demanda, tendem a gerar um sistema ineficiente economicamente.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriano do Baldy

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217654753700>



Por não haver previsão orçamentária para custeio desse aumento de despesa, consequentemente a opção de suprir esses custos seria por meio de subsídio cruzado, o que produziria aumento significativo dos valores das tarifas dos transportes públicos.

Ademais, a imposição do funcionamento de linhas onde sequer há previsão de demanda, já que o PL trata do sistema como um todo, além de trazer o conceito de uma forma não muito clara, parece não ser razoável. A organização do transporte público é baseada em estudos técnicos como, por exemplo, de pesquisa de origem-destino, a fim de se estimar o trajeto e a periodicidade das viagens dos veículos.

A iniciativa em questão não engloba estudos de viabilidade financeira e de caráter técnico na gestão do sistema de transportes, e poderia gerar impactos com ônus desproporcional e consequências contrárias ao que se pretende buscar. Entendemos que os benefícios sociais adquiridos com a proposição seriam inferiores ao prejuízo causado pelo impacto nas tarifas em virtude dos custos envolvidos.

Nossa opinião não é a de desprezar as necessidades de locomoção da população, mas temos convicção que o instrumento mais adequado para resolução desse problema é o Plano de Mobilidade Urbana, instituído na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que em seu art. 24, § 1º, determina, para todos os municípios com população acima de vinte mil habitantes, a obrigatoriedade de sua elaboração. Os estudos envolvidos na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana é que irão definir questões como qual o modo de transporte mais apropriado, horário de funcionamento, qual o trajeto e a periodicidade.

Por fim, embora a análise desse aspecto seja de competência da CCJC, por refletir também no mérito do projeto, devemos destacar que a constitucionalidade da matéria deve ser observada com ressalvas, já que a competência para organizar e prestar os serviços de transporte público coletivo intermunicipal é dos Estados, enquanto a dos serviços de transporte público urbano é dos Municípios.



Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 5.122, de 2013, assim como do substitutivo da CVT.

Sala da Comissão, em de de 2021.


Deputado ADRIANO DO BALDY
Relator

2019-11469



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Adriano do Baldy
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD217654753700>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 5.122, DE 2013

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela rejeição o Projeto de Lei nº 5.122/2013, e do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transporte, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Adriano do Baldy.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Celso Maldaner - Presidente, Adriano do Baldy, Fabio Reis, José Ricardo, Joseildo Ramos, Marcelo Nilo, Toninho Wandscheer, Alceu Moreira, Alexandre Padilha, Edna Henrique, Francisco Jr., Gustavo Fruet, Luizão Goulart, Pedro Lucas Fernandes, Ricardo da Karol e Rogério Peninha Mendonça.

Sala da Comissão, em 9 de novembro de 2022.

Deputado CELSO MALDANER
Presidente

