



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.437-B, DE 2019

(Do Sr. Charles Fernandes)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para obrigar que os pontos de embarque e desembarque de passageiros nos serviços de transporte público coletivo sejam dotados de cobertura; tendo parecer: da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação (relator: DEP. FRANCISCO JR.); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. VICENTINHO JÚNIOR).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO URBANO;

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

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

APRECIACÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para obrigar que os pontos de embarque e desembarque de passageiros nos serviços de transporte público coletivo sejam dotados de cobertura.

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

“Art. 3º

§ 3º

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

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A prestação dos serviços de transporte público coletivo de passageiros Brasil afora vai de mal a pior. O alto preço das tarifas pagas pelos usuários não condiz com a qualidade do serviço prestado. Faltam linhas, os ônibus e trens vivem lotados e as condições da infraestrutura são precárias.

Com relação a esse último aspecto, vislumbramos importante medida que pode melhorar a vida das milhões de pessoas que fazem uso do transporte público nas cidades brasileiras: obrigar que as paradas de ônibus sejam dotadas de cobertura. É inadmissível que os passageiros tenham que esperar – por muito tempo, diga-se – pelos ônibus sob sol forte ou chuva. As viagens já são tão longas e cansativas que proporcionar esse conforto é o mínimo que o gestor público pode fazer à população.

É importante ressaltar que essa mesma proposta foi objeto do Projeto de Lei nº 8.240, de 2014, de autoria do ilustre Deputado Felipe Bornier. Como o ilustre Colega não foi reeleito, o PL foi arquivado em 31/01/2019, com base no disposto no art. 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. Ante a importância da medida, decidimos apresentar proposição no mesmo sentido.

Isso posto, rogamos o apoio dos nobres Pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 9 de outubro de 2019.

Deputado CHARLES FERNANDES

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

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.

SEÇÃO I DAS DEFINIÇÕES

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. (Inciso com redação dada pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018)

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

.....
.....

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei (PL) nº 5.437, de 2019, objetiva alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O projeto sugere nova redação ao inciso IV do § 3º do art. 3º da Lei nº 12.587/2012, para obrigar que os pontos de embarque e desembarque de passageiros nos serviços de transporte público coletivo sejam dotados de cobertura.

O autor ressalta que essa mesma proposta foi objeto do PL nº 8.240 de 2014, de autoria do Deputado Felipe Bornier. Não reeleito o deputado, o PL foi arquivado em 31/01/2019, com base no disposto no art. 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Justifica a apresentação de proposição no mesmo sentido face a importância da medida que pode melhorar a vida das milhões de pessoas que fazem uso do transporte público nas cidades brasileiras. Os mencionados usuários, segundo o autor, já pagam um alto preço pelas tarifas de um serviço que não condiz com a qualidade esperada. Faltam linhas, ônibus e trens vivem lotados, as condições da infraestrutura são precárias e é inadmissível que os passageiros ainda tenham que esperar pelos ônibus sob sol forte ou chuva, sem proteção.

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões, tramita em regime de tramitação ordinária e foi distribuída às Comissões de Desenvolvimento Urbano; Viação e Transportes e Constituição e Justiça e de Cidadania.

Nesta CDU, onde o mérito da proposta será avaliado em relação aos seus impactos no desenvolvimento urbano, não foram apresentadas emendas, após esgotado o prazo regimental.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O processo de urbanização no Brasil se deu de forma muito célere. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)¹, em apenas 50 anos, a taxa de urbanização foi praticamente dobrada. Uma urbanização vertiginosa, que não foi acompanhada do planejamento, da infraestrutura e dos serviços necessários para proporcionar qualidade de vida adequada a toda a população.

Naturalmente, esse processo trouxe diversos problemas urbanos, muitos ainda persistentes no País. É o caso do espraiamento das cidades, com intensa periferização, fragmentação e dispersão dos componentes urbanos. O espraiamento é empecilho à mobilidade eficiente nas cidades, à segurança e à redução da segregação e desigualdade social. Em termos práticos, cidades espraiadas privilegiam parcelas da população de renda mais alta, que podem fazer uso de veículos para se locomover, adquirir imóveis caros em condomínios fechados e **separados da confusa malha urbana e que possuem acesso facilitado a infraestrutura e serviços.**

A Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, denominada “Estatuto das Cidades”, regulamentando os Art. 182 e 183 da Constituição Federal, veio estabelecer normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança, assim como estabelece importantes diretrizes com vistas ao **bem-estar dos cidadãos** e do equilíbrio ambiental. Conforme seu Art. 2º, nesse sentido, são diretrizes por ele estabelecidas para esse mister, “a garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à **infraestrutura urbana**, ao **transporte** e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações” (inciso I) e “a **oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população** e às características locais” (inciso V). A infraestrutura urbana

¹ Segundo dados constantes do Portal Series Estatísticas do IBGE ([www.http://serieestatisticas.ibge.gov.br/](http://serieestatisticas.ibge.gov.br/)), em 1960, o Brasil possuía uma taxa de urbanização de 44,67%. Em 2010, essa taxa alcançou 84,36%.

adequada, colocada como direito, vem sendo negligenciada em desfavor do cidadão.

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes nacionais da política nacional de mobilidade urbana, por sua vez, **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.

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.

Todas essas constatações permitem concluir que o PL nº 5.437 de 2019, que objetiva alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 para incluir a **existência de cobertura** como característica inalienável dos **pontos de embarque e desembarque de passageiros** do transporte público coletivo urbano, tem potencial para contribuir com o pleno desenvolvimento das funções sociais das cidades e garantir o bem-estar de seus habitantes, em cumprimento ao art. 182, caput, da Constituição Federal.

Diante de todo o exposto, voto pela aprovação do PL nº 5.437, de 2019.

Sala da Comissão, em 10 de dezembro de 2019.

Deputado FRANCISCO Jr.

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 5.437/2019, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Francisco Jr..

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

José Nelto - Vice-Presidente, Adriano do Baldy, Flaviano Melo, Francisco Jr., José Ricardo, José Nunes, Joseildo Ramos, Marcelo Nilo, Miguel Haddad, Norma Ayub, Toninho Wandscheer, Eduardo Braide, Gustavo Fruet, Luizão Goulart, Paula Belmonte, Roman, Valdevan Noventa e Zé Carlos.

Sala da Comissão, em 11 de dezembro de 2019.

Deputado PR. MARCO FELICIANO

Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 5.437, DE 2019

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para obrigar que os pontos de embarque e desembarque de passageiros nos serviços de transporte público coletivo sejam dotados de cobertura.

Autor: Deputado CHARLES FERNANDES

Relator: Deputado VICENTINHO JÚNIOR

I - RELATÓRIO

Chega a esta Comissão, para análise de mérito da matéria, o PL nº 5.437, de 2019, de autoria do Deputado Charles Fernandes, que “Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para obrigar que os pontos de embarque e desembarque de passageiros nos serviços de transporte público coletivo sejam dotados de cobertura”.

A proposição foi distribuída, para análise de mérito, às Comissões de Desenvolvimento Urbano (CDU) e de Viação de Transportes (CVT); e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), para análise quanto à constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa.

O projeto está sujeito à apreciação conclusiva pelas Comissões e segue em regime de tramitação ordinária.

Na Comissão de Desenvolvimento Urbano, em 10/12/2019, foi apresentado o parecer do Relator, Dep. Francisco Jr. (PSD-GO), pela aprovação e, em 11/12/2019, aprovado o Parecer.

Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o relatório.



II - VOTO DO RELATOR

Está sob análise o PL nº 5.437, de 2019, de autoria do Deputado Charles Fernandes, que altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), para obrigar que os pontos de embarque e desembarque de passageiros nos serviços de transporte público coletivo sejam dotados de cobertura.

Argumenta o Autor que os usuários do transporte público sofrem com o alto preço de tarifas e a falta de qualidade do serviço. Em relação à infraestrutura, julga importante estabelecer a obrigação de que as paradas de ônibus sejam dotadas de cobertura, a fim de melhorar a vida de milhões de pessoas, as quais aguardam os veículos sob chuva ou sol.

De fato, é dever desta Casa encontrar meios para melhorar os serviços prestados aos usuários do transporte público. As precárias condições desses serviços acarretam sérios prejuízos, principalmente, à parcela da população menos favorecida.

A adequada prestação de serviços de transportes, direito previsto no art. 14 da PNMU, não deveria se restringir ao período no interior dos veículos. O tempo de espera, em certas ocasiões, pode inclusive ser superior ao tempo de viagem. O sistema de transportes, por completo, deve ser planejado para proporcionar, além de segurança e regularidade, condições de salubridade e conforto. Dotar de cobertura os pontos de embarque e desembarque certamente contribui nesse sentido. Portanto, em vista do bem-estar social, estamos confiantes de que a matéria deve prosperar.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela APROVAÇÃO do PL nº 5.437, de 2019.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado VICENTINHO JÚNIOR
Relator

2022-4311





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 5.437, DE 2019

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.437/2019, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Vicentinho Júnior.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Hildo Rocha - Presidente, Hercílio Coelho Diniz e Fábio Ramalho - Vice-Presidentes, Alê Silva, Alex Santana, Bozzella, Carlos Chiodini, Charles Evangelista, Christiane de Souza Yared, Coronel Tadeu, Diego Andrade, Felício Laterça, Felipe Rigoni, Franco Cartafina, Gonzaga Patriota, Márcio Labre, Mauro Lopes, Pastor Gil, Paulo Guedes, Rodrigo Coelho, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Bosco Costa, Cezinha de Madureira, Delegado Marcelo Freitas, Delegado Pablo, Dra. Soraya Manato, Eduardo Bismarck, Eli Corrêa Filho, Evair Vieira de Melo, Jaqueline Cassol, José Nelto, Kim Kataguirí, Leônidas Cristino, Marcos Aurélio Sampaio, Paulo Ganime, Pompeo de Mattos, Professor Israel Batista, Professor Joziel, Tereza Cristina e Vinicius Carvalho.

Sala da Comissão, em 21 de dezembro de 2022.

Deputado HILDO ROCHA
Presidente

