



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.258-B, DE 2019 **(Do Senado Federal)**

OFÍCIO Nº 232/22 - SF

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, pessoas com deficiência e idosos o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno; tendo parecer da Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher, pela aprovação deste e pela rejeição dos de nºs 5193/20, 1330/22, 1784/22 e 2554/22, apensados (relatora: DEP. LAURA CARNEIRO); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste, e pela rejeição dos de nºs 5193/20, 1330/22, 1784/22 e 2554/22, apensados (relator: DEP. DIEGO ANDRADE).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DEFESA DOS DIREITOS DA MULHER;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO URBANO E

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

APENSE-SE A ESTE A(O)PL-5193/2020.

APRECIÇÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 5193/20, 1330/22, 1784/22 e 2554/22

III - Na Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher:

- Parecer da relatora
- Parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, pessoas com deficiência e idosos o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 3º-A:

“Art. 3º-A. É direito das mulheres, das pessoas com deficiência e dos idosos solicitar o desembarque fora dos pontos de parada do transporte coletivo no período noturno, conforme dispuser o ente responsável pela prestação do serviço no exercício de sua competência federativa.”

Art. 2º Os arts. 16, 17 e 18 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art.

16.

VIII – estabelecer políticas que aumentem a segurança do usuário do transporte público interestadual, especialmente no período noturno.

”

(NR)

“Art.

17.

IV – estabelecer políticas que aumentem a segurança do usuário do transporte público intermunicipal, especialmente no período noturno.

”

(NR)

“Art.

18.

V – estabelecer políticas que aumentem a segurança do usuário do transporte público local, especialmente no período noturno.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

Senado Federal, em 13 de abril de 2022.

Autenticado Eletronicamente, após conferência com o original.



Senador Rodrigo Pacheco
Presidente do Senado Federal

tksa/pl-19-3258-t



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 10.048, DE 8 DE NOVEMBRO DE 2000

Dá prioridade de atendimento às pessoas que
especifica, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

Art. 1º As pessoas com deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes, as pessoas com crianças de colo e os obesos terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei. [*\(Artigo com redação dada pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação\)*](#)

Art. 2º As repartições públicas e empresas concessionárias de serviços públicos estão obrigadas a dispensar atendimento prioritário, por meio de serviços individualizados que assegurem tratamento diferenciado e atendimento imediato às pessoas a que se refere o art. 1º.

Parágrafo único. É assegurada, em todas as instituições financeiras, a prioridade de atendimento às pessoas mencionadas no art. 1º.

Art. 3º As empresas públicas de transporte e as concessionárias de transporte coletivo reservarão assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas portadoras de deficiência e pessoas acompanhadas por crianças de colo.

Art. 4º Os logradouros e sanitários públicos, bem como os edifícios de uso público, terão normas de construção, para efeito de licenciamento da respectiva edificação, baixadas pela autoridade competente, destinada a facilitar o acesso e uso desses locais pelas pessoas portadoras de deficiência.

Art. 5º Os veículos de transporte coletivo a serem produzidos após doze meses da publicação desta Lei serão planejados de forma a facilitar o acesso a seu interior das pessoas portadoras de deficiência.

§ 1º (VETADO)

§ 2º Os proprietários de veículos de transporte coletivo em utilização terão o prazo de cento e oitenta dias, a contar da regulamentação desta Lei, para proceder às adaptações necessárias ao acesso facilitado das pessoas portadoras de deficiência.

Art. 6º A infração ao disposto nesta Lei sujeitará os responsáveis:

I - no caso de servidor ou de chefia responsável pela repartição pública, às penalidades previstas na legislação específica.

II - no caso de empresas concessionárias de serviço público, a multa de R\$500,00 (quinhentos reais) a R\$2.500,00 (dois mil e quinhentos reais), por veículos sem as condições previstas nos arts. 3º e 5º.

III - no caso das instituições financeiras, às penalidades previstas no art. 44, incisos I, II e III, da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964.

Parágrafo único. As penalidades de que trata este artigo serão elevadas ao dobro, em caso de reincidência.

Art. 7º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de sessenta dias, contado de sua publicação.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 8 de novembro de 2000; 179º da Independência e 112º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Alcides Lopes Tápias

Martus Tavares

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 IV DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V - (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e

IV - (VETADO).

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.193, DE 2020

(Da Sra. Rosana Valle)

Dispõe sobre o desembarque de mulheres usuárias do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros em todo território nacional.

NOVO DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
DEFESA DOS DIREITOS DA MULHER;
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
DESENVOLVIMENTO URBANO E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2020
(Da Sra. ROSANA VALLE)

Dispõe sobre o desembarque de mulheres usuárias do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros em todo território nacional.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os veículos vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros em todo território poderão parar fora dos pontos de parada preestabelecidos para o desembarque de mulheres, no horário de operação noturna, a partir das 22h até às 5h do dia seguinte, em dias úteis, feriados e finais de semanas.

Parágrafo único. A autorização de que trata o "caput" deste artigo estender-se-á às pessoas que estiverem acompanhando as mulheres, conquanto desembarquem conjunta e simultaneamente com a mulher, no mesmo local previamente solicitado ao operador.

Art.2º Não será autorizado o desembarque fora dos pontos preestabelecidos, conforme previsto no artigo 1º deste decreto, nos seguintes casos:

I - em parcelas do itinerário que ocorram em Corredores Exclusivos de Ônibus à esquerda do viário;

II - em viadutos, pontes e túneis.

Art.3º A parada para desembarque deverá ocorrer em local que obedeça aos itinerários determinados pela Secretaria Municipal de Transportes.

Art.4º Os motoristas dos veículos coletivos somente poderão realizar a operação de desembarque nos locais onde não seja proibida a parada de veículos e onde haja espaço suficiente para o correto acostamento do coletivo, observando e zelando pela segurança de todos os usuários e demais ocupantes da via.

Art.5º Os usuários que desejarem desembarcar fora dos pontos de parada preestabelecidos deverão previamente solicitar aos motoristas dos ônibus com a antecedência mínima necessária para que as regras de segurança de trânsito previstas no Código Brasileiro de Trânsito possam ser cumpridas.

Parágrafo único. Os motoristas deverão analisar a adequabilidade da parada, informando ao usuário se a solicitação poderá ser atendida, além de propor e oferecer alternativa adequada caso exista algum motivo impeditivo.

Art.6º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 90 (noventa) dias contados da data de sua publicação, inclusive fixando os valores das multas a que se refere o artigo anterior.

Art. 7º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2020

Deputada ROSANA VALLE
PSB-SP



CÂMARA DOS DEPUTADOS

JUSTIFICAÇÃO

Desnecessário dissertar sobre os perigos de caminhar por algumas ruas durante a noite no Brasil. E nestes horários, mulheres estão mais vulneráveis sendo sempre o principal alvo de criminosos.

Esta lei busca preservar a integridade de todas as mulheres, bem como as vítimas de violência doméstica. Há inúmeros casos de mulheres que, embora com proteção assegurada pela Lei da Maria Penha, são vítimas de feminicídio no trajeto trabalho-casa.

Vários municípios já adotaram esta medida de segurança, por isso propomos torná-la uma garantia em todo território nacional.

Esta medida simples trará maior sensação de segurança às mulheres.

Por todo o exposto, conclamamos os Nobres Pares a apoiarem esta proposição.

Sala das Sessões, de de 2020

Deputada **ROSANA VALLE**
PSB-SP



PROJETO DE LEI N.º 1.330, DE 2022

(Do Sr. José Nelto)

Dispõe sobre disponibilizar aos idosos ou pessoas com deficiências físicas, o direito ao desembarque fora dos pontos de parada.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3258/2019.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022(Do Sr. **JOSÉ NELTO**)

Dispõe sobre disponibilizar aos idosos ou pessoas com deficiências físicas, o direito ao desembarque fora dos pontos de parada.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o direito de desembarque fora dos pontos designados de parada obrigatória do transporte coletivo público, apenas para idosos e pessoas com deficiências.

I- Para efeitos desta lei, considera-se idosa a pessoa com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos.

II - Considera-se pessoa com deficiência aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas.

Art. 2º O desembarque poderá ser efetuado sempre que solicitado, desde que não altere a rota a ser percorrida.

Art. 3º O desembarque será concedido desde que o solicitante atenda aos requisitos firmados neste projeto e haja condições de segurança na parada do veículo de transporte coletivo na via, mesmo que no local indicado não exista ponto de parada regulamentado.

I – O desembarque poderá ser realizado em qualquer local onde a parada do veículo seja permitida e possa ser realizada em condições de segurança.

II – Exceto: nos corredores e faixas para ônibus.

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



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Nelto
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229642119700>



Art. 5º Revogam-se disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto tem como intuito viabilizar a vida de idosos e deficientes físicos, que já possuem dificuldades de locomoção por si só e que dependem de transporte coletivo público. Para que assim haja um equilíbrio entre a ineficiência do serviço e a disponibilidade de possíveis melhorias para essa parcela da sociedade.

Diversas teorias auxiliam no entendimento do comportamento para viagens dos indivíduos que podem ser aplicadas para estudar os padrões de mobilidade do idoso como usuário do transporte público. Uma das abordagens é a Análise de Viagens Baseada em Atividades (ABA), e um dos pressupostos principais é a de que os indivíduos possuem características particulares que condicionam seus padrões de viagens. A abordagem tem como idéia básica que a demanda por viagens é derivada dos desejos e necessidades das pessoas de realizarem diferentes atividades. Tem como motivação principal que as decisões de viagens são baseadas na realização das atividades e que qualquer compreensão do comportamento de viagem é derivada da compreensão do comportamento na realização da atividade (McNally, 2004; Ishicawa et al, 2002). Dessa forma, as pessoas organizam e programam suas viagens de acordo com as conveniências de horários e das necessidades em realizarem atividades.¹

Embora não exista um conceito que defina a idade cronológica dos idosos, a Organização Mundial da Saúde (OMS) considera como idosos as pessoas de 60 anos ou mais, se residem em países em desenvolvimento, e de 65 anos e mais, se residem em países desenvolvidos (Camarano, 2004). No Brasil, conforme dispõe o Estatuto do Idoso (Lei 10.741/2003), a pessoa é considerada idosa a partir dos 60 anos de idade.

¹ <http://redpgv.coppe.ufrj.br/>



Em conformidade, é sabido que o envelhecimento de um indivíduo está associado a um processo biológico natural de declínio das capacidades físicas, relacionado a novas fragilidades psicológicas e comportamentais. O fato de estar saudável deixa de ser relacionado à idade cronológica e passa a ser entendido como capacidade do organismo de responder às necessidades da vida cotidiana (Brasil, 2003; Camarano, 2004)². Dentre as necessidades enfrentadas pelos idosos podem ser destacadas cuidados diversificados de prevenção e promoção da saúde, ampliação das atividades e programas que favoreçam positivamente a velhice como o bem-estar, o prazer, a mobilidade, a segurança, a acessibilidade, a autonomia e a qualidade de vida (Côrte et al, 2006).³

Conforme a pesquisa que trata sobre a acessibilidade das pessoas com deficiência nos transportes públicos como um fator limitante de direitos. Embora devidamente assegurado por meio da lei 13.146. (estatuto da pessoa com deficiência) e devidamente regulamentado por meio da NBR 14022 de 2011 que trata da acessibilidade nos transportes coletivos urbanos, tema muito discutido nos últimos tempos pelo não cumprimento dessa legislação de forma correta. ⁴

Em virtude disso, é de suma importância que o presente projeto se estabeleça, tendo em vista que trata-se de uma medida bem simples de ser realizada, que não trará nenhum custo às companhias de transporte público e que beneficiará e facilitará a vida desses indivíduos.

Assim, rogo aos pares a aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado **JOSÉ NELTO**
(PP/GO)

² <https://repositorio.ipea.gov.br/>

³ <http://redpgv.coppe.ufrj.br/>

⁴ <https://jus.com.br/artigos>



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. José Nelto

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229642119700>



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 10.741, DE 1º DE OUTUBRO DE 2003

Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

TÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º É instituído o Estatuto do Idoso, destinado a regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos.

Art. 2º O idoso goza de todos os direitos fundamentais inerentes à pessoa humana, sem prejuízo da proteção integral de que trata esta Lei, assegurando-se-lhe, por lei ou por outros meios, todas as oportunidades e facilidades, para preservação de sua saúde física e mental e seu aperfeiçoamento moral, intelectual, espiritual e social, em condições de liberdade e dignidade.

.....

.....

LEI Nº 13.146, DE 6 DE JULHO DE 2015

Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

LIVRO I
PARTE GERAL

TÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º É instituída a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania.

Parágrafo único. Esta Lei tem como base a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, ratificados pelo Congresso Nacional por meio do

Decreto Legislativo nº 186, de 9 de julho de 2008, em conformidade com o procedimento previsto no § 3º do art. 5º da Constituição da República Federativa do Brasil, em vigor para o Brasil, no plano jurídico externo, desde 31 de agosto de 2008, e promulgados pelo Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009, data de início de sua vigência no plano interno.

Art. 2º Considera-se pessoa com deficiência aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas.

§ 1º A avaliação da deficiência, quando necessária, será biopsicossocial, realizada por equipe multiprofissional e interdisciplinar e considerará:

- I - os impedimentos nas funções e nas estruturas do corpo;
- II - os fatores socioambientais, psicológicos e pessoais;
- III - a limitação no desempenho de atividades; e
- IV - a restrição de participação.

§ 2º O Poder Executivo criará instrumentos para avaliação da deficiência.

PROJETO DE LEI N.º 1.784, DE 2022

(Do Sr. Bibó Nunes)

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre desembarque de passageiros em veículos do sistema de transporte público coletivo rodoviário.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3258/2019.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

(Do Sr. BIBO NUNES)

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre desembarque de passageiros em veículos do sistema de transporte público coletivo rodoviário.

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 dispor sobre desembarque de passageiros em veículos do sistema de transporte público coletivo rodoviário.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 13-A:

“Art. 13-A. Os órgãos gestores de transporte público coletivo urbano, ou de caráter urbano devem estabelecer trechos nos quais sejam permitidos desembarques de passageiros fora dos pontos pré-estabelecidos de embarque e desembarque, sem alteração do itinerário da linha entre as 22h e 5h, atendida a legislação de trânsito e em cumprimento aos princípios desta Lei.”

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

JUSTIFICAÇÃO

Colocamos em discussão o desembarque de passageiros no sistema de transporte urbano público coletivo rodoviário. De modo geral, os cidadãos somente podem desembarcar em pontos pré-estabelecidos, os chamados pontos de ônibus. Nos últimos anos, entretanto, os usuários vêm reivindicando para que possam desembarcar em outros locais, principalmente



no período noturno, quando há menor tráfego de pessoas e veículos. Indubitavelmente, a medida proporciona maior conforto, pois diminui o deslocamento a pé até o destino final. Também favorece a população em áreas com maiores problemas de segurança pública. O cidadão, ao desembarcar mais perto do local a que se dirige, diminui o tempo de exposição nas ruas ou evita o deslocamento em zonas mais perigosas.

Importa dizer que a matéria já foi debatida nesta Casa, porém, restringiu-se a determinados grupos da população, como mulheres, idosos, crianças e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Não vislumbramos qualquer razão para que o direito não seja estendido a todos os cidadãos.

Por essa razão, tendo como base o substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes para o Projeto de Lei nº 1.035, de 2019, e apensados, propomos este PL de modo a abranger todos os cidadãos, os quais merecem um transporte público confortável, eficiente e seguro. O texto proposto incentiva a medida em horário de pouco movimento nas vias públicas (entre 22 e 05h), já que se apresenta como forma de diretriz, ao mesmo tempo em que respeita a autonomia dos municípios para organizar os serviços de transporte urbano, de forma a adequar os detalhes conforme cada realidade.

Diante do exposto, rogamos apoio aos nobres colegas para a aprovação deste projeto.

Sala das Sessões, em de de 2022.

Deputado BIBO NUNES



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

.....

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

CAPÍTULO III
DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

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

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

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

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

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

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.554, DE 2022

(Do Sr. Joceval Rodrigues)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que Institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre desembarque em locais alternativos de veículos do sistema de transporte público coletivo rodoviário.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1784/2022.

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022
(Do Sr. Joceval Rodrigues)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que Institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre desembarque em locais alternativos de veículos do sistema de transporte público coletivo rodoviário.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre desembarque, em locais alternativos, em circunstâncias e horários específicos, de veículos do sistema de transporte público coletivo rodoviário.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 14

.....

§ 2º As empresas prestadoras de transporte coletivo urbano poderão parar fora dos pontos para desembarque de passageiros, caso as circunstâncias e horários justifiquem, presando sempre pelo bem-estar dos usuários e pela segurança viária.” (NR)

Art. 3º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que Institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 29

.....



§ 5º Excepcionalmente, nas situações previstas em lei, e quando solicitado pelos usuários do serviço, poderão os veículos de transporte coletivo parar fora dos pontos de embarque e desembarque de passageiros, desde que não comprometam a segurança viária.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei objetiva permitir ao usuário do serviço de transporte coletivo, caso as circunstâncias ou horários justifiquem, solicitar ao condutor a parada do veículo para desembarque em qualquer local onde seja possível estacionar, ainda que fora do ponto regular de parada, respeitando o trajeto da linha e as condições de segurança.

Nesse sentido, propõe a alteração da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para garantir aos passageiros o direito de solicitarem o desembarque fora dos pontos de desembarque de passageiros, como no período noturno ou de madrugada, quando a localidade apresentar índices de criminalidade elevado, ou ainda quando solicitado por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

A título ilustrativo, não raros são as ocorrências de roubos, furtos, ameaças, agressões e até assassinatos que ocorrem em paradas de ônibus, isso porque as pessoas ao desembarcarem torna-se alvos fáceis de bandidos que se aproveitam da falta de segurança ou, em períodos noturnos, de uma iluminação pública precária.

Assim, a proposição ora apresentada possui o nobre motivo de conferir maior segurança aos usuários do transporte coletivo, na medida em que quanto mais perto do destino final for o local de desembarque, menor será o risco durante esse deslocamento.



A medida também torna menos previsível os locais de parada, o que dificulta ações criminosas de bandidos que se aproveitam do baixo fluxo de pessoas em certos horários ou locais para praticarem seus atos delituosos.

O projeto também abre a possibilidade de atender demandas específicas de pessoas com dificuldade de locomoção a qualquer hora do dia. Nesse sentido, a depender das condições do trânsito, da segurança de parar fora do ponto ou do tempo da viagem, poderá uma pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida solicitar ao condutor a parada do veículo para desembarque em qualquer local onde seja possível estacionar, ainda que fora do ponto regular de parada, o mais próximo de sua residência ou do local de trabalho ou estudo.

Por fim, também foi proposta uma alteração na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, para prever que, excepcionalmente, quando solicitado pelos usuários, poderão o veículo de transporte coletivo parar fora dos pontos de desembarque de passageiros. Essa alteração busca dar segurança jurídica aos condutores de transporte coletivo, evitando que os mesmos sejam penalizados quando as circunstâncias permitirem a eles pararem o veículo fora do ponto de desembarque.

Pelo exposto, na tentativa de melhorar o transporte público coletivo, atendendo a uma demanda dos usuários por maior segurança, solicitamos o apoio dos nobres pares no sentido de aprovarmos a presente proposição.

Sala das Sessões, em de outubro de 2022.

Deputado Joceval Rodrigues
CIDADANIA/BA



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 III
DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

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

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

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

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

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

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

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

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO III

DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas a circulação obedecerá às seguintes normas:

I - a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas;

II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;

III - quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem:

a) no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia, aquele que estiver circulando por ela;

b) no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela;

c) nos demais casos, o que vier pela direita do condutor;

IV - quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, são as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial a eles destinada, e as da esquerda, destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade;

V - o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;

VI - os veículos precedidos de batedores terão prioridade de passagem, respeitadas as demais normas de circulação;

VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade no trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência, de policiamento ostensivo ou de preservação da ordem pública, observadas as seguintes disposições: (Inciso com redação dada pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)

a) quando os dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação intermitente estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário; (Alínea com redação dada pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)

b) os pedestres, ao ouvirem o alarme sonoro ou avistarem a luz intermitente, deverão aguardar no passeio e somente atravessar a via quando o veículo já tiver passado pelo local; (Alínea com redação dada pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)

c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação intermitente somente poderá ocorrer por ocasião da efetiva prestação de serviço de urgência; (Alínea com redação dada pela Lei nº 14.440, de 2/9/2022)

d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dá com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais normas deste Código;

e) as prerrogativas de livre circulação e de parada serão aplicadas somente quando os veículos estiverem identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação intermitente; (Alínea acrescida pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)

f) a prerrogativa de livre estacionamento será aplicada somente quando os veículos estiverem identificados por dispositivos regulamentares de iluminação intermitente; (Alínea acrescida pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)

VIII - os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento na via, gozam de livre parada e estacionamento no local da prestação de serviço, desde que devidamente sinalizados, devendo estar identificados na forma estabelecida pelo CONTRAN;

IX - a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais normas estabelecidas neste Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar à esquerda;

X - todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que:

a) nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;

b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;

c) a faixa de trânsito que vai tomar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário.

XI - todo condutor no efetuar a ultrapassagem deverá:

a) indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou por meio de gesto convencional de braço;

b) afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança;

c) retomar, após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou;

XII - os veículos que se deslocam sobre trilhos terão preferência de passagem sobre os demais, respeitadas as normas de circulação.

XIII - (VETADO na Lei nº 13.281, de 4/5/2016)

§ 1º As normas de ultrapassagem previstas nas alíneas a e b do inciso X e a e b do inciso XI aplicam-se à transposição de faixas, que pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda como pela da direita.

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

§ 3º Compete ao Contran regulamentar os dispositivos de alarme sonoro e iluminação intermitente previstos no inciso VII do *caput* deste artigo. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)

§ 4º Em situações especiais, ato da autoridade máxima federal de segurança pública poderá dispor sobre a aplicação das exceções tratadas no inciso VII do *caput* deste artigo aos

veículos oficiais descaracterizados. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, publicada no DOU de 14/10/2020, em vigor 180 dias após a publicação)

Art. 30. Todo condutor, ao perceber que outro que o segue tem o propósito de ultrapassá-lo, deverá:

I - se estiver circulando pela faixa da esquerda, deslocar-se para a faixa da direita, sem acelerar a marcha;

II - se estiver circulando pelas demais faixas, manter-se naquela na qual está circulando, sem acelerar a marcha.

Parágrafo único. Os veículos mais lentos, quando em fila, deverão manter distância suficiente entre si para permitir que veículos que os ultrapassem possam se intercalar na fila com segurança

.....
.....

COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DA MULHER

PROJETO DE LEI Nº 3.258, DE 2019

(Apensados: PL nº 5.193/2020, PL nº 1.330/2022, PL nº 1.784/2022 e PL nº 2.554/2022)

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, pessoas com deficiência e idosos o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno.

Autor: SENADO FEDERAL - DANIELLA RIBEIRO

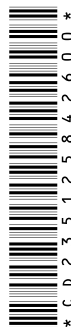
Relatora: Deputada LAURA CARNEIRO

I - RELATÓRIO

Chega a esta Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher o Projeto de Lei nº 3.258, de 2019, oriundo do Senado Federal. O texto pretende alterar a Lei nº 10.048, de 2000, para instituir como direito das mulheres, pessoas com deficiência e pessoas idosas o desembarque fora dos pontos de parada no transporte coletivo. Atribui, ainda, à União, Estados e Municípios o estabelecimento de “políticas que aumentem a segurança do usuário do transporte público, especialmente no período noturno”.

Apensado ao PL nº 3.258, de 2019, tramitam as seguintes proposições:

- PL nº 5.193, de 2020: Autoriza a parada dos veículos fora dos pontos de parada entre 22:00 e 05:00;
- PL nº 1.330, de 2022: Determina que seja permitido o desembarque de pessoas idosas e pessoas com deficiência



sempre que solicitados em local de parada permitida e em condições de segurança;

- PL nº 1.784, de 2022: Determina que os órgãos gestores de transporte público coletivo urbano estabeleçam trechos onde será permitido o desembarque fora do ponto de parada entre 22:00 e 05:00;
- PL nº 2.554, de 2022: Altera a Política Nacional de Mobilidade Urbana e o Código Brasileiro de Trânsito para permitir parada de veículo de transporte coletivo fora do ponto de embarque e desembarque;

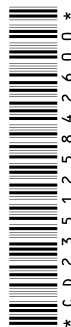
Após deferimento do Requerimento de redistribuição nº 713/2021, em 11/05/2021, cabe a esta Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher apreciar o mérito das proposições. Em seguida, as Comissões de Viação e Transportes e de Desenvolvimento Urbano manifestar-se-ão sobre o mérito e, então, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania avaliará a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa das propostas.

Por se tratar de matéria de autoria do Senado Federal, o PL nº 3.258, de 2019, e os apensados tramitam em regime de prioridade.

Estão sujeitos à apreciação conclusiva pelas Comissões e, no prazo regimental, não foram apresentadas emendas nessa Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA



Os projetos de lei em análise pretendem determinar a possibilidade de parada dos veículos de transporte coletivo urbano fora do ponto de embarque e desembarque. O PL nº 3.258, de 2019, aprovado pelo Senado Federal, e o PL nº 5.193, de 2020, da Deputada Rosana Valle, determinam que seja prerrogativa das mulheres solicitá-lo.

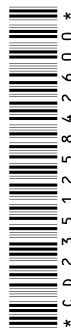
No que cabe a esta Comissão avaliar, os projetos merecem aprovação. Embora os problemas de segurança pública enfrentados, especialmente, nos grandes centros atinjam a todos, são as mulheres, juntamente com as pessoas idosas e as pessoas com deficiência, aquelas mais vulneráveis a abordagens e assaltos.

Notadamente à noite, em locais com pouca iluminação e menos movimentados, a sensação de insegurança da mulher, principalmente quando anda só, é proporcional à enorme quantidade de ameaças que ela enfrenta para chegar a seu destino. A quantidade de ocorrências de assaltos, assédio e violência sexual contra mulheres nessas circunstâncias é vergonhoso e revoltante.

Assim, sem deixarmos de lado a importância do desenvolvimento de ações concretas e contundentes em favor das mulheres no âmbito da segurança pública, consideramos que a medida aqui proposta avança no sentido de oferecer mecanismo capaz de diminuir essas ocorrências. Afinal, a possibilidade de solicitar o embarque ou desembarque em local mais movimentado, mais iluminado ou mais próximo de seu destino pode ajudar a mulher a diminuir sua exposição aos riscos que diuturnamente enfrenta.

Por considerarmos o texto aprovado pelo Senado Federal adequado e por questões regimentais, ainda que concordemos com o mérito, somos pela rejeição dos apensados.

Assim, voto pela APROVAÇÃO do PL nº 3.258, de 2019, e pela REJEIÇÃO dos PL nº 5.193/2020, PL nº 1.330/2022, PL nº 1.784/2022 e PL nº 2.554/2022, apensados.

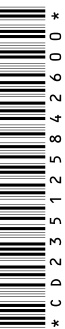


Sala da Comissão, em 11 de maio de 2023.



Deputada Federal LAURA CARNEIRO
Relatora

2023-4305





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DA MULHER

PROJETO DE LEI Nº 3.258, DE 2019

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei 3258/2019 e pela rejeição dos PLs 5193/2020, 1330/2022, 1784/2022, e 2554/2022, apensados, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Laura Carneiro.

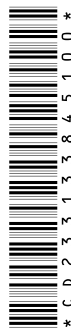
Registraram presença à reunião as Senhoras Deputadas e os Senhores Deputados:

Lêda Borges - Presidente, Delegada Ione e Dilvanda Faro - Vice-Presidentes, Amanda Gentil, Ana Pimentel, Clarissa Tércio, Fernanda Melchionna, Julia Zanatta, Juliana Cardoso, Nely Aquino, Professora Goreth, Rogéria Santos, Silvyne Alves, Yandra Moura, Coronel Fernanda, Dayany Bittencourt, Felipe Becari, Flávia Moraes, Márcio Marinho, Rosana Valle, Sâmia Bomfim, Silvia Cristina, Socorro Neri e Tabata Amaral.

Sala da Comissão, em 2 de agosto de 2023.

Deputada LÊDA BORGES
Presidente

Apresentação: 11/08/2023 10:42:51.127 - CMULHER
PAR 1 CMULHER => PL 3258/2019
PAR n.1



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI No 3.258, DE 2019

Apensados: PL nº 5193/2020, PL nº 1330/2022, PL nº 1784/2022 e PL nº 2554/2022

Altera a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para garantir a mulheres, pessoas com deficiência e idosos o direito de desembarcar fora dos locais de parada do transporte coletivo no período noturno.

Autor: Senado Federal (Daniella Ribeiro PP/PB)

Relator: Deputado Diego Andrade

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 3258/2019, de autoria da Senadora Daniella Ribeiro, foi aprovado pelo Senado Federal em 30 de novembro de 2021 e encaminhado à Câmara dos Deputados para análise. A proposta legislativa foca em três modificações essenciais: 1) A inclusão do direito de desembarque noturno fora dos pontos estabelecidos para mulheres, idosos e pessoas com deficiência, conforme o artigo 3º-A da Lei nº 10.048/2000; 2) A determinação de diretrizes de segurança para usuários do transporte público interestadual, intermunicipal e local, conforme os artigos 16, 17 e 18 da Lei nº 12.587/2012; e 3) O estabelecimento de um período de 90 dias para a entrada em vigor da lei após sua publicação.

A proposição foi apensada a quatro projetos de teor semelhante (PL 5193/2020, PL 1330/2022, PL 1784/2022 e PL 2554/2022), os quais ampliam o escopo da medida para diferentes públicos ou horários.

O Projeto de Lei nº 5.193/2020, de autoria da Deputada Rosana Valle, dispõe sobre a possibilidade de desembarque de mulheres usuárias do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros fora dos pontos preestabelecidos, durante o período noturno, em todo o território nacional. O objetivo é permitir que mulheres solicitem ao motorista a parada em local de sua escolha, entre 22h e 5h, para aumentar a segurança no trajeto entre o transporte público e suas residências, especialmente



diante da vulnerabilidade a que estão expostas nesse horário. A medida também se estende a pessoas que estiverem acompanhando as mulheres, desde que desembarquem juntas, e estabelece critérios para garantir a segurança viária e operacional durante o desembarque.

O Projeto de Lei nº 1.330/2022, de autoria do Deputado José Nelto, dispõe sobre o direito de desembarque fora dos pontos designados de parada obrigatória do transporte coletivo público, apenas para idosos e pessoas com deficiências. A proposta estabelece que idosos, a partir de 60 anos, e pessoas com deficiência física, mental, intelectual ou sensorial tenham o direito de desembarcar fora dos pontos tradicionais de parada em veículos de transporte coletivo público. O objetivo é facilitar o acesso e promover a inclusão desses grupos. O desembarque especial poderá ser feito mediante solicitação, desde que não altere a rota do transporte e que o local ofereça condições seguras para a parada do veículo. A medida não se aplica a corredores exclusivos e faixas destinadas aos ônibus, nos quais o desembarque fora dos pontos regulamentados é proibida.

O Projeto de Lei nº 1.784/2022, de autoria do Deputado Bibó Nunes, propõe alteração na Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana) para permitir que órgãos gestores de transporte público coletivo urbano estabeleçam trechos nos quais seja autorizado o desembarque de passageiros fora dos pontos pré-estabelecidos entre 22h e 5h, desde que respeitada a legislação de trânsito e os princípios da lei. O objetivo é oferecer mais conforto e segurança aos usuários do transporte coletivo durante o período noturno, reduzindo o tempo de deslocamento a pé e a exposição a situações de risco, estendendo esse direito a todos os cidadãos, e não apenas a grupos específicos como mulheres, idosos ou pessoas com deficiência.

Por fim, o Projeto de Lei nº 2.554/2022, de autoria do Deputado Joceval Rodrigues, propõe alterações na Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana) e na Lei nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro) para permitir que, em circunstâncias e horários específicos, usuários do transporte coletivo rodoviário possam solicitar o desembarque em locais alternativos ao longo do trajeto, mesmo fora dos pontos regulares, desde que não comprometam a segurança viária. O objetivo principal é aumentar a segurança dos passageiros, especialmente durante o período noturno ou em áreas com altos índices de criminalidade, além de atender pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, proporcionando maior flexibilidade e proteção no deslocamento urbano.

A Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher já emitiu parecer favorável ao PL 3258/2019 e pela rejeição dos demais.



Nos termos do 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. Na sequência, a proposição será encaminhada para análise de mérito pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, e em seguida para a análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

A proposta tramita em regime de prioridade (Art. 151, II, RICD) e está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões. Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A justificativa original do Senado destaca que **mulheres, idosos e pessoas com deficiência** enfrentam riscos elevados de violência e acidentes ao desembarcar em locais isolados durante a noite. Dados de cidades como São Paulo, João Pessoa e Campina Grande, que já adotaram medidas similares, demonstram redução de 30% em ocorrências relacionadas a assaltos e agressões nesses grupos. A proposta alinha-se, portanto, com políticas públicas de proteção social e direitos humanos.

O texto assegura que o desembarque fora dos pontos convencionais só será permitido em **locais seguros**, excluindo corredores exclusivos de ônibus e vias de trânsito rápido (BRT). Além disso, concede aos entes federativos competência para regulamentar exceções em casos específicos, como rotas com alto fluxo veicular ou restrições geográficas. Essa flexibilidade garante que a medida não comprometa a eficiência do transporte coletivo.

A alteração da Lei nº 10.048/2000, que prioriza atendimento a grupos vulneráveis, é estratégica para respeitar a autonomia municipal na gestão do transporte urbano. O substitutivo do Senado evita conflitos com o artigo 30, V, da Constituição Federal, que atribui aos municípios a organização dos serviços de transporte público de passageiros. Portanto, a matéria não invade a esfera de atribuições estaduais ou municipais, pois as alterações propostas limitam-se a estabelecer diretrizes gerais para a União, Estados e Municípios. O parágrafo único do art. 3º-A da Lei nº 10.048/2000 reforça que a implementação caberá aos entes responsáveis pelo serviço, em conformidade com suas realidades locais.

Estudos citados no parecer do Senado indicam que 67% das mulheres já evitaram usar transporte coletivo à noite por medo de violência. A medida permitirá que



essas usuárias escolham pontos mais iluminados ou próximos a seus destinos, reduzindo a sensação de insegurança. Ao tornar o transporte coletivo mais seguro, a proposta tem potencial de aumentar em até 15% a demanda noturna, conforme observado em cidades que implementaram regras similares. Esse crescimento beneficiará economicamente operadoras e municípios.

Recomendamos, que os regulamentos municipais e estaduais resultantes desta lei incluam campanhas educativas para motoristas e passageiros e sinalização adequada em áreas permitidas para desembarque noturno.

Diante do exposto, conclui-se que o PL 3258/2019 representa avanço significativo na garantia de segurança e acessibilidade no transporte coletivo brasileiro. Sua aprovação honrará o legado de políticas públicas inclusivas e fortalecerá a proteção de grupos historicamente vulneráveis.

O texto principal **equilibra a proteção aos vulneráveis com o respeito à autonomia municipal**, enquanto os apensados ampliam indevidamente o escopo ou ignoram particularidades locais. A **experiência bem-sucedida** de municípios como São Paulo comprova a viabilidade da medida. Adicionalmente, a alteração da Lei nº 10.048/2000 **evita conflitos com a competência constitucional dos entes federativos**.

Portanto, manifesto-me **FAVORÁVEL** à aprovação do PL nº 3258/2019 e pela **REJEIÇÃO** dos projetos apensados PL nº 5193/2020, PL nº 1330/2022, PL nº 1784/2022 e PL nº 2554/2022.

Sala da Comissão, em ____ de _____ de 2025.

Deputado Diego Andrade
Relator





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.258, 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 3.258/2019, e pela rejeição do PL 5193/2020, do PL 1330/2022, do PL 1784/2022, e do PL 2554/2022, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Diego Andrade.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Mauricio Neves - Presidente, Rosana Valle - Vice-Presidente, Beбето, Bruno Ganem, Denise Pessôa, Domingos Sávio, Flávio Nogueira, Gilberto Abramo, Guilherme Uchoa, Gutemberg Reis, Helena Lima, Juninho do Pneu, Luiz Carlos Busato, Luiz Fernando Faria, Miguel Lombardi, Rodrigo Gambale, Rubens Otoni, Alexandre Lindenmeyer, Antonio Carlos Rodrigues, Diego Andrade, Gabriel Nunes, Gilson Daniel, Henderson Pinto, Hugo Leal, Jonas Donizette, Leônidas Cristino, Marcos Soares, Nicoletti, Ricardo Ayres, Zé Adriano e Zé Trovão.

Sala da Comissão, em 08 de outubro de 2025.

Deputado MAURICIO NEVES
Presidente

