

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 5.762, de 2009

Estabelece normas de segurança em transportes públicos e privados de passageiros.

Autora: Deputada Gorete Pereira

Relator: Deputado Ilderlei Cordeiro

I - RELATÓRIO

Com a proposição sob análise, a Autora resgata proposta consubstanciada no Projeto de Lei nº 3.135, de 2004, do ex-Deputado Roberto Pessoa. Tanto a justificção do projeto arquivado como do ora analisado declaram o propósito de estender os procedimentos de esclarecimento sobre procedimentos de segurança, há muito adotados pelas empresas de aviação, para as demais modalidades de transporte de passageiros.

Nesse sentido, o primeiro artigo do projeto determina que, antes do início de cada viagem, informações sobre os dispositivos de segurança disponíveis no veículo sejam prestadas por meio de impressos colocados nos assentos, bem como mediante demonstração. Além disso, o dispositivo determina a veiculação, nos terminais de transportes, de peças publicitárias sobre o funcionamento dos equipamentos de segurança.

O descumprimento às disposições do projeto, além de ensejar a aplicação de multa, poderia culminar na perda da concessão ou permissão, em se tratando de empresa privada, ou na demissão do servidor responsável, em se tratando de empresa pública.

Os órgãos responsáveis, no âmbito de cada ente federativo, pelo gerenciamento, delegação e operação de transporte público de passageiros teriam prazo de 90 dias para especificar, em seus regulamentos, para cada modalidade de transporte e tipo de veículo utilizado, os dispositivos de segurança mais apropriados, bem como o número de saídas de emergência e a respectiva localização, de modo a que permanecerem desimpedidas. As empresas públicas e privadas disporiam de 180 dias para adequar suas frotas às novas normas de segurança.

O projeto determina, ainda, que a União crie Câmaras de Transportes Públicos para cada modalidade, reunindo técnicos de toda a cadeia produtiva do setor de transportes, além de membros da comunidade científica e acadêmica. Cada uma dessas Câmaras teria 180 dias para padronizar as modificações preconizadas pelos órgãos de cada ente da federação, de modo que, a partir do ano de 2015, os novos veículos já incorporassem essas alterações.

O prazo regimental para apresentação de emendas a esta Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público foi aberto em 8 de setembro de 2009 e se esgotou no dia 16 do mesmo mês, sem que fossem oferecidas propostas de aprimoramento do projeto, sujeito à apreciação conclusiva deste colegiado e das Comissões de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

II - VOTO DO RELATOR

É nobre o propósito que inspirou a proposta consubstanciada no projeto de lei sob parecer. Entrementes, a proposição requer aperfeiçoamento, nos aspectos indicados a seguir.

Considerando que a proposição ora apreciada é idêntica ao Projeto de Lei nº 3.135, de 2004, o primeiro ponto que demanda reparo é o que foi apontado pela Comissão de Viação de Transportes, quando da apreciação do mesmo. Aquele colegiado ressaltou que *“em viagens de transportes coletivos pelas vias terrestres, diferentemente daquelas feitas em avião, ocorrem vários embarques ao longo do percurso. Para passar informações sobre segurança cada vez que subir um passageiro*

necessitaríamos manter, no interior do veículo um profissional encarregado dessa função. Todo esse aparato acabaria acarretando transtorno. Além disso, em muitos pontos de paradas e de acesso do passageiro não existe estrutura capaz de responsabilizar-se pelo fornecimento da informação requerida.”

Acrescentaríamos, a essas considerações, que as informações a serem prestadas em caso de transporte terrestre ou mesmo aquaviário são consideravelmente mais simples, pois não há que se falar em posição preparatória de aterrissagem de emergência ou em utilização de máscaras de oxigênio. Trata-se, basicamente, de indicar a localização das saídas de emergência e da forma de abertura das mesmas, no primeiro caso, e do uso de coletes para flutuação, no segundo.

É suficiente, portanto, tornar obrigatória a colocação de instruções em locais de fácil visualização pelos passageiros, a exemplos dos cartões utilizados nas aeronaves.

Quanto à aplicação de sanções, prevista nos arts. 2º e 3º do projeto, a mesma já decorre das disposições contidas nos diplomas legais pertinentes, abaixo indicados.

A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que “*Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências*”, em seu art. 38, faculta a aplicação de sanções contratuais e a declaração de caducidade do contrato de concessão em virtude de sua inexecução, total ou parcial, por parte da concessionária. E o parágrafo único do art. 40 dessa lei estende a aplicação de tais normas às permissões.

O art. 13 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que “*Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências*”, preceitua:

- em seu inciso I, que a prestação de serviços de transporte, quando associados à exploração da infra-estrutura, seja outorgada mediante concessão;

- em seu inciso IV, que a prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, desvinculados da exploração da infra-estrutura, seja outorgada mediante permissão; e
- em seu inciso V, que a prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, de serviço de transporte aquaviário, ou de exploração de infra-estrutura de uso privativo, seja outorgada mediante autorização.

O art. 35 do mesmo estatuto relaciona, entre as cláusulas essenciais dos contratos de concessão:

- em seu inciso III, a relativa ao modo, à forma e às condições de prestação de serviços, *“inclusive quanto à segurança das populações”*;
- no inciso XVII, as sanções de advertência, multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração;
- no inciso XVIII, os casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, bem como os de declaração de inidoneidade.

O inciso I do art. 37 obriga o concessionário a *“adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias (...) para a segurança das pessoas e dos equipamentos (...)”*.

A mesma obrigação recém mencionada é imposta aos permissionários, por força do disposto no inciso I do art. 42 do referido diploma, o qual ainda relaciona, em seu art. 39, como cláusulas essenciais dos contratos de permissão:

- no inciso XII, as sanções de advertência, multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração; e

- no inciso XIII, os casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção, encampação ou declaração de inidoneidade.

Com respeito às autorizações, o art. 44 manda constar dos respectivos termos de outorga:

- em seu inciso II, as condições para sua adequação às finalidades de atendimento ao interesse público e à segurança das populações; e
- no inciso III, as condições para anulação ou cassação da permissão.

Absolutamente dispensável, por conseguinte, o art. 2º do projeto sob parecer.

Quanto às sanções aplicáveis aos agentes públicos, além das normas específicas ao regime jurídico aplicável, estatutário ou celetista, há, ainda, a Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, que *“Dispõe sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de enriquecimento ilícito no exercício de mandato, cargo, emprego ou função na administração pública direta, indireta ou fundacional e dá outras providências.”*

Igualmente despiciendo, portanto, o art. 3º da proposição ora analisada.

No que concerne ao art. 4º do projeto, que fixa prazo de 90 dias para que os órgãos de cada ente federado regulamentem os equipamentos de segurança mais apropriados aos veículos utilizados em cada modalidade de transporte de passageiros, a quantidade de saídas de emergência e a disposição dessas e daqueles, reputamos o referido prazo inexecutável. Além disso, a imposição de prazo a outras unidades da federação viola a autonomia que lhes é assegurada pelo *caput* do art. 18 da Constituição Federal.

Quanto ao art. 5º, deve-se anotar, primeiramente, que a equação econômico-financeira dos contratos vigentes é intangível, de modo que a imposição de gravames neles não previstos se condiciona à revisão tarifária ou a outra forma de compensação para a concessionária,

permissionária ou autorizatória. Feita essa ressalva, reitera-se que os dispositivos anteriormente apontados da Lei nº 10.233, de 2001, já obrigam as empresas que exploram o transporte de passageiros a adotar as medidas de segurança impostas pelo poder outorgante.

Também inexecutável é o prazo de noventa dias para padronização dos dispositivos de segurança e das saídas de emergência dos veículos utilizados para o transporte coletivo de passageiros. Além disso, a criação das aventadas Câmaras de Transportes Públicos não pode ser imposta ao Poder Executivo, pois a iniciativa de leis que disponham sobre a criação de órgãos federais compete privativamente ao Presidente da República, por força do que estabelece o art. 61, § 1º, II, “e”, do Texto Constitucional.

Finalmente, os arts. 4º a 7º do projeto se sobrepõem ao modelo preconizado pelo Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, cujo art. 19 incumbe o órgão máximo executivo de trânsito da União:

- no inciso III, de *“articular-se com os órgãos dos Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no trânsito, promovendo, coordenando e executando o controle de ações para a preservação do ordenamento e da segurança do trânsito”*; e
- no inciso XXV, de *“elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação”*.

De todo o exposto, conclui-se pela instituição da obrigatoriedade de manutenção de informações sobre a localização e a utilização de dispositivos de segurança e saídas de emergência de cada veículo de transporte coletivo de passageiros, aquático ou terrestre, nos termos do substitutivo ora apresentado, cuja ementa difere do projeto original.

Pelas razões apontadas, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.762, de 2009, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2009.

Deputado Ilderlei Cordeiro
Relator

**COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO
PÚBLICO**

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.762, de 2009

Torna obrigatória a manutenção, nos veículos utilizados para transporte coletivo, de instruções sobre a localização e a utilização de seus dispositivos de segurança e saídas de emergência.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É obrigatória a manutenção, nos veículos utilizados para transporte coletivo aquaviário ou terrestre, em locais de fácil visualização pelos passageiros, de instruções sobre a localização e a utilização dos dispositivos de segurança e das saídas de emergência.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em de de 2009.

Deputado Ilderlei Cordeiro
Relator