



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Projeto de Lei nº 5.758, de 2009

Dispõe sobre a utilização de equipamento de segurança em todos os táxis de cidades com mais de 200 mil habitantes.

Autor: Deputada **Gorete Pereira**
Relator: Deputado **Silas Brasileiro**

I - Relatório

O projeto de lei que ora vem ao exame desta Comissão de Viação e Transportes (CVT) pretende exigir que todos os táxis ou veículos de aluguel que prestam serviço em cidades com mais de duzentos mil habitantes adotem medidas preventivas de segurança contra furto e roubo de veículos, bem como de proteção a motoristas e passageiros contra assaltos e homicídios. Entre essas medidas de segurança, a proposta define a obrigatoriedade de utilização de sistema de eletrônico de rastreamento remoto via satélite, conhecido como GPS (*Global Positioning System*).

Para facilitar a implementação da medida, fica previsto que os equipamentos de comunicação móvel inerentes a esse sistema serão financiados por instituições de crédito



oficial nas mesmas condições de financiamento dos veículos novos. Por outro lado, os custos e a manutenção do equipamento entrarão na planilha de custos do serviço. O texto estabelece que o órgão competente do Poder Executivo deverá regulamentar a futura norma no prazo de 90 (noventa) dias, a partir da publicação da lei que vier a se originar da presente proposta. Fica definida a coincidência entre a data de publicação da futura lei e a data de sua vigência. Finalmente, consta causa de revogação genérica.

Em sua justificação, a autora informa que a proposta foi oferecida inicialmente pelo ex-Deputado Roberto Pessoa, em 1997, tendo sido arquivada nos termos do artigo 105 do Regimento Interno, em virtude da assunção dele ao cargo de prefeito municipal de Maracanaú (CE). Dada a importância da matéria para a segurança do serviço de táxi, a atual autora decidiu reapresentá-la.

Aberto o prazo regimental na CVT, não foram apresentadas emendas. Na sequência, o projeto de lei deverá ser analisado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), em regime de tramitação ordinário e conclusivo.

É o nosso relatório.

II – Voto do Relator

Concordamos com a autora quanto ao grau de perigo que hoje cerca a atividade de taxista nos grandes centros urbanos. Como bem aponta sua justificação, qualquer passageiro pode ser um assaltante em potencial, o que torna a profissão de taxista muito estressante, alterando a eficiência do profissional no serviço e, conseqüentemente, sua atenção no trânsito. Isso pode comprometer tanto o patrimônio como a vida de terceiros que circulam nas vias públicas.

Em que pese o mérito da proposição, entretanto, é imperioso apontar que o texto traz alguns equívocos.



Em primeiro lugar, embora o art. 1º mencione que todos os táxis ou veículos de aluguel prestando serviço em cidades com mais de duzentos mil habitantes devem adotar medidas preventivas de segurança contra furto e roubo de veículos, bem como proteção a motoristas e passageiros contra assaltos e homicídios, o restante da proposta menciona apenas uma medida como obrigatória. Trata-se da instalação de sistema eletrônico de rastreamento remoto via satélite, conhecido como GPS (*Global Positioning System*) em veículos utilizados no serviço de táxi nas cidades com mais de 200 mil habitantes.

Isso posto, vemos que a proposta refere-se, de fato, à obrigatoriedade de utilização de um determinado equipamento, para um determinado tipo de veículo, o que mostra ser a matéria pertinente ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB), onde temos a definição dos equipamentos de segurança obrigatórios para os veículos automotores. Sendo assim, deve ser incluída no corpo do próprio CTB, como manda a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe, entre outras providências, sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal.

Essa lei complementar estabelece que o mesmo assunto não pode ser disciplinado por mais de uma lei, exceto quando a subsequente se destine a complementar lei considerada básica, vinculando-se a esta por remissão expressa (art. 7º, IV). Note-se que, não obstante essa questão estar relacionada à técnica legislativa, a correção deve ser feita de pronto, visto que a CVT, e não a CCJC, é a comissão adequada para opinar sobre o local específico do CTB onde a matéria poderá ser inserida.

A inclusão da exigência no corpo do CTB vai permitir corrigir um outro equívoco, que ocorre quando a proposta se refere a "táxis ou veículos de aluguel". Essa terminologia pode levar a um problema de interpretação, que terminará induzir à interpretação de que veículos de locadoras também estariam abrangidos pela obrigatoriedade de



instalação de equipamento de GPS. O CTB utiliza a expressão “veículos de aluguel destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros”, que é mais ampla do que simplesmente veículos de táxi, podendo incluir, também, qualquer veículo utilizado para prestação de serviço remunerado (vide arts. 107 e 135 do CTB). Entendemos que, se o objetivo da proposta é o de proteger as vidas de condutores e passageiros de veículos de táxi, há que se buscar o termo mais adequado.

Outro ponto questionável é o que prevê o financiamento, pelas instituições de crédito oficial, dos equipamentos de comunicação móvel inerentes ao sistema de rastreamento, nas mesmas condições de financiamento dos veículos novos. Questionável por três motivos. O primeiro deles é que a oferta de crédito ao consumidor deve regida pelas leis de mercado, não sendo recomendável, via projeto de lei, estabelecer as condições para esta ou aquela operação. Em segundo lugar, a grande maioria dos financiamentos de veículos não é realizada por instituições financeiras públicas oficiais, mas sim, por bancos privados. E, por último, devemos lembrar que a exigência do equipamento, para ser efetiva, deve abranger não apenas os veículos novos, como também a adaptação daqueles que estão em uso.

Assim, optamos por oferecer um substitutivo, que deverá corrigir os equívocos mencionados, inserindo a matéria no âmbito do CTB, como equipamento obrigatório para os veículos utilizados no serviço de táxi. Fica estabelecido, também, que o CONTRAN deverá definir as especificações técnicas pertinentes e o cronograma dentro do qual será exigido o equipamento, tanto em relação a veículos novos, como no que concerne à adaptação dos veículos em uso. A apresentação de um substitutivo nos permitirá, ainda, eliminar o dispositivo que estabelece prazo para a regulamentação da matéria pelo Poder Executivo. Embora esse tema seja da competência da CCJC, não há porque esperar para fazer a correção, visto que já é ponto pacificado nesta Casa o fato de que não se pode fixar prazo para providência relacionada a outro poder. No



mais, a regulamentação do CTB, quando necessária, cabe ao CONTRAN, nos termos de suas atribuições legalmente definidas. A propósito, o art. 105 do CTB, que trata dos equipamentos obrigatórios, já está prevista a interveniência do CONTRAN (§§ 1º e 4º)

Também deve ser eliminada a cláusula revogatória genérica, visto que, de um lado, não há diplomas legais a serem revogados expressamente e, de outro, a Lei Complementar nº 95, de 1998, já citada anteriormente, em seu art. 9º, veda expressamente o uso do formato genérico. Finalmente, com relação à cláusula de vigência, entendemos que não é possível pretender que a nova lei entre em vigor imediatamente após a sua publicação. Não é sensato esperar que, publicada a lei num dia, no outro já se poderá exigir dos veículos de táxi que possuam o novo equipamento obrigatório.

A questão da vigência também é objeto de disciplina pela Lei Complementar nº 95, de 1998, que em seu art. 8º, *caput*, exige que a vigência seja indicada de forma expressa e de modo a contemplar prazo razoável para que dela se tenha amplo conhecimento, reservada a cláusula "entra em vigor na data de sua publicação" para as leis de pequena repercussão, o que não é o caso da lei que vier a se originar da presente proposição. Considerando que o CTB teve um prazo de noventa dias para entrar em vigor, entendemos que o mesmo prazo é razoável para essa nova exigência que se pretende estabelecer, intervalo que permitirá a devida regulamentação.

Diante do exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 5.758, de 2009, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 29 de outubro de 2009.

Deputado **Silas Brasileiro**
Relator



COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Substitutivo ao Projeto de Lei nº 5.758, de 2009

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a utilização de equipamento de segurança em veículos do serviço de táxi.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – acréscimo de um inciso VIII ao *caput*, a saber:

Art. 105.

.....

.....

VIII – equipamento de eletrônico de rastreamento remoto via satélite, tipo GPS (*Global Positioning System*) para os veículos utilizados no serviço de táxi em cidades com mais de 200 (duzentos) mil habitantes.

.....

.....

II – acréscimo de um § 7º, a saber:

Art. 105.

.....

.....



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **SILAS BRASILEIRO** – PMDB/MG

§ 7º O CONTRAN definirá as especificações técnicas pertinentes e o cronograma dentro do qual será exigido o equipamento referido no inciso VIII do *caput* para os veículos utilizados no serviço de táxi.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 29 de outubro de 2009.

Deputado **Silas Brasileiro**
Relator