

Projeto de Lei nº , de 2014.
(Do Sr. Luiz Carlos)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre equipamento obrigatório para veículos do transporte coletivo de passageiros.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), passa a vigorar acrescido do inciso VIII:

“Art. 105

.....

VIII - para os veículos de transporte de passageiros com mais de dez lugares, em linhas intermunicipais ou interestaduais, equipamento destinado ao rastreamento via satélite e monitoramento remoto, que permita comunicação em tempo real entre o veículo e a empresa e vice-versa.(AC)

Art. 2º Esta lei entra em vigor 12 (doze) meses a partir de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O assalto a ônibus interestaduais de passageiros tem ocorrido com frequência cada vez maior.

Dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) informam que em 2013 ocorreram 311 assaltos a ônibus interestaduais. Em 2012 foram 303. Como esses dados não computam assaltos a ônibus intermunicipais e a veículos de transportes clandestinos, esses números, na realidade, tendem a ser ainda maiores.

A ocorrência desses assaltos verifica-se principalmente entre as 22h e as 4h. A distância entre cidades e a deficiência na fiscalização contribuem para esse quadro.

Goiás foi o Estado onde mais houve assaltos em 2013: 99 (32%), seguido do Distrito Federal com 62 (20%). Juntos, Goiás e Distrito Federal sofreram mais da metade do total de assaltos a ônibus interestaduais: 161, o que representa 52% do total. Em seguida aparecem Minas Gerais (44 assaltos), Bahia (34), Alagoas (28).

É interessante observar que apesar de Minas Gerais e Bahia possuírem as maiores malhas rodoviária federal, segundo dados do Sistema Nacional de Viação (SNV), com 17.848 km e 11.350 km de rodovias, respectivamente, as maiores ocorrências de delitos verificam-se em Goiás e Distrito Federal, que possuem malhas rodoviárias bem menores, com 6.236 km e 355 km, respectivamente.

Quando se analisa mais detidamente essas ocorrências verifica-se que elas ocorrem em um trecho crítico, próximo à cidade goiana de Cristalina, onde há o entroncamento das BRs 050 e 040. A primeira liga Brasília a São Paulo, a segunda ao Rio de Janeiro. A partir de Cristalina há um longo trecho deserto, onde não há cidades, sinal de operadoras de celular ou pontos de apoio. Utilizando-se a BR 050 roda-se 180 km até Catalão (GO); pela BR 040 são 110 km até Paracatu (MG). Nos demais estados a situação não é muito diversa.

Intensificar a fiscalização em trechos mais suscetíveis de assaltos certamente minoraria essas ocorrências. Mas não se pode querer transferir para o Estado a total responsabilidade do problema. As empresas que operam o transporte interestadual de passageiros devem também assumir parcela dessa responsabilidade, principalmente por transportarem vidas humanas e auferirem lucro com essa atividade. Oferecer segurança aos usuários, portanto, é também de sua responsabilidade.

O interesse econômico muitas vezes prevalece sobre o humano. Observa-se nas estradas brasileiras, cada vez mais, caminhões de carga equipados com rastreador por satélite e, muitas vezes, em comboios e acompanhados por escolta armada, de forma ostensiva. Por que não dotar os veículos de transporte de passageiros de tecnologia semelhante?

Um veículo equipamento com monitoramento e rastreamento via satélite possibilita que se verifique, de forma remota, a sua real localização, paradas não previstas ou desvios de rota, além de comunicação entre veículo e base e vice-versa.

A adoção de um sistema que permita acompanhar, em tempo real, o transporte de passageiros, certamente irá permitir que, verificada qualquer anormalidade, seja a polícia ou o apoio da empresa prontamente notificados, poupando vidas, traumas e prejuízos, humanos e materiais, além de contribuir para a redução da criminalidade.

Sala das Sessões, em de de 2014.

**Deputado LUIZ CARLOS
PSDB – AP**