



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

SUGESTÃO Nº 021, DE 2015

Sugere a criação de Projeto de Lei que proíba a condução de passageiros em pé, em ônibus que fazem trajetos interestaduais ou intermunicipais.

Autor: Sindicato dos Trabalhadores de Serviços Gerais *Onshore* e *Offshore* de Macaé, Casimiro de Abreu, Rio das Ostras, Conceição de Macabu, Quissamã e Carapebus/RJ.

Relatora: Deputada **Erika Kokay**

I – RELATÓRIO

Nos termos da Sugestão em epígrafe, os autores pretendem a formulação de projeto de lei que proíba o transporte de passageiros em pé no serviço de transporte rodoviário coletivo de passageiros. A proposição pretendida deverá prever multa de cem mil reais diários para a empresa de transporte de passageiros que descumprir a proibição. A justificativa encaminhada argumenta que é comum os trabalhadores embarcarem em veículos do transporte rodoviário, tanto em trajeto federal como estadual ou municipal, que circulam lotados, com pessoas em pé, colocando em risco a vida de todos os usuários.

A Sugestão apresentada cumpre os devidos requisitos formais, nos termos de Declaração expedida pelo Secretário da Comissão de Legislação Participativa.

Registre-se, ainda, que o conteúdo da Sugestão nº 21/2015 não se encontra inserido no rol das matérias reservadas à iniciativa exclusiva do Chefe do Poder



Executivo (art. 61, § 1º, da Constituição Federal), não havendo, pois, óbices a que um projeto de lei de autoria parlamentar trate do assunto.

II – VOTO DA RELATORA

Compartilhamos da preocupação da entidade de classe que encaminhou a presente Sugestão quanto à necessidade de se garantir a segurança do serviço de transporte rodoviário coletivo de passageiros, em suas diversas esferas. Acidentes recentes, como o que ocorreu nas proximidades de Paraty (RJ), vitimando 15 pessoas, mostram o quanto um veículo superlotado pode ser perigoso.

Em que pese a nossa concordância com o pleito dos trabalhadores, algumas observações são necessárias para demonstrar a inviabilidade de transformação da presente Sugestão em projeto de lei, visando sua tramitação.

Inicialmente, é preciso lembrar a distribuição de competências prevista na Constituição Federal quanto à prestação dos serviços de transporte público coletivo. Nos termos da Carta Magna, compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de transporte rodoviário interestadual ou internacional de passageiros, conforme o art. 21, XII, “e”. Aos Municípios, conforme o art. 30, inciso V, da Constituição Federal, cabe organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial. Por fim, aos Estados cabe a prestação e regulamentação do transporte coletivo intermunicipal (que inclui o de caráter metropolitano), a título de competência residual (art. 25, § 1º).

Isso leva à primeira conclusão de que, analisando os dispositivos transcritos, **o legislador federal não pode interferir na organização e prestação dos serviços de transporte coletivo urbano e intermunicipal, sob pena de violar o Pacto Federativo, que assegura a autonomia de Estados e Municípios (art. 18, caput, CF)**. Corroborando esse entendimento, pode-se observar que a Lei nº 12.587/20102, que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana, limita-se a fixar diretrizes para a regulação do serviço de transporte público coletivo (Capítulo II), não descendo em detalhes quanto à execução desse serviço.

Com relação aos serviços de transporte de passageiros interestadual e internacional, que estão sob a responsabilidade da União, cabe registrar o disposto no Decreto nº 2.521/1998, cujo art. 41, **que já proíbe o transporte de passageiros em pé**, exceto nas linhas de



CÂMARA DOS DEPUTADOS

características semiurbanas e nos casos de prestação de socorro. A mesma norma define o serviço de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros como aquele prestado entre Municípios de diferentes Unidades Federativas, que possua características de transporte urbano (art. 3º, inciso XXVI), o que significa, geralmente, áreas urbanas contíguas e densamente ocupadas.

Seguindo o modelo federal, a legislação estadual, via de regra, permite o transporte de passageiros em pé apenas em linhas com características de transporte urbano, como é o caso de linhas que servem aos diferentes Municípios integrantes de uma mesma região metropolitana.

Essas exceções indicam o óbvio: quanto ao transporte urbano, a presença de passageiros em pé nos veículos é regra geral. Note-se que tal fato não implica, necessariamente, em menor segurança. Países onde o trânsito é, reconhecidamente, seguro, com baixos índices de acidentes, aceitam passageiros em pé nos serviços de transporte coletivo urbano e metropolitano. Registre-se, a propósito, que a quantidade de passageiros em pé admissível nos veículos, em qualquer das esferas de prestação do serviço, é determinada, em geral, pelo ente regulador, levando em conta padrões construtivos das carrocerias dos ônibus, e essa lotação permitida consta dos editais de licitação das linhas.

Na fixação da lotação máxima admitida para os veículos do serviço de transporte urbano de passageiros, o poder concedente orienta-se pelos preceitos contidos na norma ABNT NBR 15570:2011, que trata *das especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros*. Trata-se de um conjunto extenso e detalhado de especificações acerca do veículo, o qual, em relação à capacidade de transporte dos ônibus, admite o máximo de seis passageiros em pé por metro quadrado, montante que tem por base o cálculo da distribuição da carga total no piso do veículo e, por conseguinte, nas estruturas da carroceria e do chassi-plataforma dos ônibus. Paralelamente, o art. 100 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), estabelece que nenhum veículo pode transitar com lotação de passageiros ou com peso bruto total superior ao fixado pelo fabricante.

As considerações feitas acima nos remetem imediatamente à segunda conclusão: os problemas relacionados ao excesso de lotação dos veículos do transporte público verificados em nosso País decorrem, fundamentalmente, da fiscalização insuficiente e não da ausência de normas legais para disciplinar a matéria.

As duas conclusões expostas anteriormente deixam claro as razões que impedem a transformação da presente Sugestão em projeto de lei. Isso, entretanto, não exime



CÂMARA DOS DEPUTADOS

esta Comissão de Legislação Participativa de continuar a debater a matéria, na tentativa de buscar caminhos para aumentar a segurança do serviço de transporte rodoviário coletivo de passageiros. Questões como a necessidade de incremento da fiscalização e as repercussões econômicas e ambientais da limitação da lotação nominal dos veículos, entre outros aspectos, precisam ser mais discutidas neste Órgão Técnico, por meio de seminários, audiências públicas etc., que contem com a presença de representantes de Estados e Municípios, de usuários e de agentes não governamentais ligados ao setor, a fim de apontar alternativas que contribuam para a superação dos problemas em comento.

Diante do exposto, votamos pela **rejeição** da Sugestão nº 21/2015 e, mais uma vez, ressaltamos a importância deste tema vir a ser debatido futuramente neste Órgão Técnico.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputada **ERIKA KOKAY**
Relatora