

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.089, DE 2015

Estabelece a obrigatoriedade de mecanismo de segurança em veículos de transporte público coletivo.

Autor: Deputado AUGUSTO COUTINHO

Relator: Deputado REMÍDIO MONAI

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em apreço visa tornar obrigatório dispositivo de segurança que impossibilite o movimento enquanto permanecerem abertas as portas de todos os ônibus e demais veículos de transporte que integrem o sistema de transporte público coletivo de passageiros. Consoante os argumentos do autor, a iniciativa visa conferir mais segurança aos usuários do transporte público coletivo de passageiros.

A proposição passou, primeiramente, pela Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), onde logrou aprovação sem alterações, posição também adotada, na sequência, pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviço (CEDEICS).

Após o exame de mérito por esta Comissão de Viação e Transportes (CVT), a matéria deverá ser apreciada, em caráter conclusivo e regime ordinário, pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), a quem caberá manifestação quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Aberto o prazo regimental na CVT, foi apresentada uma emenda, de autoria do Deputado Hugo Leal, que insere a obrigatoriedade pretendida no âmbito da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A Constituição Federal de 1988 remete à lei ordinária o regramento relativo à prestação de serviços públicos, ressalvando que tal regramento deve dispor, obrigatoriamente, sobre os direitos dos usuários e a obrigação de manter o serviço adequado (art. 175, parágrafo único, II e IV). Esse regramento está consubstanciado na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, conhecida como Lei das Concessões, cujo art. 6º, *caput*, estipula que toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários. O § 1º do referido dispositivo define serviço adequado como aquele que, entre outros critérios, satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência e segurança.

No âmbito do serviço de transporte coletivo de passageiros, a preocupação com a prestação do serviço público adequado é reiterada pela Lei nº 12.587, de 3 de fevereiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre outras providências. Em seu art. 14, essa norma inclui, entre os direitos dos usuários, o de receber o serviço adequado, nos termos da já citada Lei das Concessões, e o de ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (art. 14, I e IV).

Podemos afirmar, portanto, que favorecer a eficiência e a segurança na prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros, mais do que algo desejável, é um comando legal. Nesse sentido, equipar os veículos utilizados nesse serviço com mecanismo que impeça a sua partida enquanto as portas não estiverem fechadas constitui uma medida de

segurança positiva, capaz de prevenir a ocorrência de acidentes de trânsito e, como tal, merece nosso apoio.

Nas análises anteriores, os relatores que nos antecederam, Deputado Kaio Maniçoba, na CDU, e Mauro Pereira, na CDEICS, apontaram que a medida pretendida é factível, visto que o equipamento funciona por meio de sensores, utilizando tecnologia acessível, de fácil implementação e operacionalização. Ademais, com a obrigação legal defendida pela proposição, o mercado teria maior escala, possibilitando, até mesmo, a redução no preço do referido equipamento de segurança.

Deve-se registrar, ainda, que o mecanismo desejado pelo projeto de lei em exame já consta como requisito para os veículos de transporte coletivo de passageiros, por força da Resolução nº 445, de 25 de junho de 2013, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Nesse ponto, convém ressaltar que o Contran possui Câmaras Técnicas com o objetivo de estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para decisões daquele colegiado, o que corrobora a viabilidade da adoção do equipamento pretendido. A previsão de Resolução do Contran sobre o tema não invalida a iniciativa, visto que, convertida em Lei, a exigência do dispositivo de bloqueio de portas ganhará maior estabilidade jurídica, favorecendo a segurança de milhares de usuários do transporte coletivo de passageiros.

A despeito de nossa concordância com o mérito da matéria, entendemos que a forma pela qual ela foi apresentada não é a mais adequada. O Deputado Hugo Leal, autor da emenda oferecida nesta CVT, segue na mesma direção e aponta a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), como o diploma legal apropriado para se fazer constar a exigência pretendida. Considerando que o art. 105 do CTB é dedicado a listar os equipamentos de segurança obrigatórios para veículos, esse dispositivo poderia perfeitamente abrigar a obrigatoriedade trazida pela proposição em apreço. Dessa maneira, a exigência aplica-se a todos os

veículos de transporte coletivo de passageiros, não apenas aqueles utilizados no serviço público, permitindo às autoridades de trânsito autuar os infratores.

A mudança formal atenderia, ainda, ao disposto na 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 norma estabelece que o mesmo assunto não poderá 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).

Considerando que a nova Lei terá seu efeito para os veículos produzidos a partir da sua entrada em vigor, a emenda do Deputado Hugo Leal propõe, também, que seja tipificada uma infração para os motoristas que insistirem em transitar com a porta do veículo aberta. Assim, fica preservada a segurança das pessoas transportadas em veículos fabricados anteriormente à nova Lei. O prazo de 180 dias, a partir da respectiva regulamentação, destina-se a permitir a devida adaptação das linhas de produção.

Diante do exposto, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 2.089, de 2015, na forma do substitutivo anexo, cuja formulação teve por base a emenda oferecida pelo Deputado Hugo Leal.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado REMÍDIO MONAI
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.089, DE 2015

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para exigir equipamento de segurança em veículos de transporte público coletivo e tipificar como infração o ato de colocar tais veículos em circulação com a porta aberta.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos aos arts. 105 e 231 da Lei nº 9.503, de 23 setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir, entre os equipamentos obrigatórios para ônibus e micro-ônibus, dispositivo de bloqueio de portas que impeça o movimento do veículo com as portas abertas, bem como para tipificar como infração o ato de conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros com a porta aberta.

Art. 2º O *caput* do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997 passa a vigorar acrescido dos seguintes dispositivos:

Art. _____ 105

.....

 VIII – para ônibus e micro-ônibus, dispositivo de bloqueio de portas que impeça o movimento do veículo com as portas abertas e a abertura destas enquanto o veículo estiver em movimento, na forma definida pelo Contran.

.....
 § 7º O dispositivo de que trata o inciso VIII do *caput* será incorporado aos veículos novos fabricados a partir de cento e oitenta dias da respectiva regulamentação. (NR)

Art. 3º O art. 231 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

Art. 231.
.....
XI – de transporte coletivo de passageiros, com a porta aberta:
Infração – gravíssima;
Penalidade – multa;
Medida Administrativa – retenção do veículo até a regularização;
..... (NR)

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

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado REMÍDIO MONAI
Relator