

COMISSÃO DE SEGURANÇA PÚBLICA E COMBATE AO CRIME ORGANIZADO

**PROJETO DE LEI Nº 879, DE 2003
(Apenso o Projeto de Lei nº 1.884, de 2003)**

Obriga as empresas de ônibus a terem GPS e câmeras de vídeo.

Autor: Deputado Eduardo Cunha

Relator: Deputado Gilberto Nascimento

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe, de autoria do Deputado Eduardo Cunha, obriga as empresas de ônibus concessionárias de linhas de transporte coletivo a manterem em seus veículos um equipamento que informe, em tempo real, a sua posição, por meio do sistema GPS, e câmera de vídeo, que registre os eventos ocorridos durante a viagem. Determina, ainda, a manutenção em arquivo dessas fitas de vídeo, por um período mínimo de cinco anos, de maneira que possam ser usadas para toda e qualquer demanda judicial e administrativa.

Para dar efetividade às medidas preconizadas, a proposição institui sanções pelo seu não cumprimento, além de estabelecer que a omissão da empresa na adoção dos equipamentos indicados implicará a sua presunção de culpa.

Em sua justificativa, o Autor alerta para a grande incidência de roubos de ônibus e sustenta que a instalação de equipamento de GPS e de câmeras de vídeo reduzirá este tipo de crime.

Por despacho do Sr. Presidente da Câmara dos Deputados foi apensado ao Projeto de Lei nº 879, de 2003, o Projeto de Lei nº 1.884, de 2003, do Deputado Walter Pinheiro, que dispõe sobre a utilização da tecnologia GPS na prevenção de assaltos a veículos de transporte rodoviário de passageiros.

Em sua proposição, o Deputado Walter Pinheiro torna obrigatória a instalação de sistemas de segurança, equipados com dispositivos de localização global por satélite – GPS, nos veículos de transporte coletivo das empresas que exploram a prestação de transporte rodoviário intermunicipal e interestadual e estabelece os meios e as formas de execução das operações de monitoração e controle da localização dos veículos.

Em sua justificativa, o Deputado Walter Pinheiro ressalta o aumento da incidência de assaltos a ônibus intermunicipais e interestaduais e afirma que os passageiros merecem o emprego de uma tecnologia eficiente para a sua proteção.

Após discorrer sobre as vantagens da tecnologia GPS, o Autor informa que empresas de segurança privada e seguradoras já adotam o uso dessa tecnologia para o monitoramento de cargas, para assegurarem o acionamento dos órgãos de segurança pública competentes, em tempo mais breve, no caso de desvios de rota ou paradas não previstas.

Por fim, manifesta sua crença de que a adoção dessa tecnologia se revelará promissora na proteção de veículos de passageiros e que o prazo de quase um ano concedido para a adoção das medidas estabelecidas na proposição permitirá a atualização tecnológica das empresas e preservará as condições adequadas de concorrência.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas a nenhuma das proposições.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

As proposições sob análise, sob o ponto de vista da segurança pública, se constituem em uma iniciativa louvável para a redução de uma modalidade de delito que se tem tornado comum nas estradas brasileiras e que atinge, de forma direta, a parte da população que não dispõe de recursos econômicos para utilizar a via aérea como forma de transporte.

É certo que, ao se determinar, de forma coercitiva, a instalação, pelas empresas de transporte coletivo de passageiros, de equipamentos que visem a permitir um monitoramento do deslocamento dos veículos de transporte de passageiros e as ações desenvolvidas em seu interior, não se irá inibir, de forma absoluta, a prática desse delito. Porém, estar-se-ão adotando medidas inibitórias à sua consecução e possibilitando-se o início mais célere de uma ação repressiva contra o delito em curso, ampliando as possibilidades de êxito no combate a esse crime.

De se destacar que, embora a segurança pública seja dever do Estado, também é responsabilidade de todos, inclusive das empresas privadas. Além disso, como concessionárias de um serviço público, nos termos do art. 6º, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências, é seu dever prestar um serviço adequado, isto é, um serviço que satisfaça na sua prestação, entre outras, as condições de segurança e que observe a modicidade das tarifas.

Por fim, o simples fato da proposição gerar custos operacionais para as empresas não deve ser motivo para a sua rejeição. Tampouco pode-se, antecipadamente, dizer que haverá obrigatoriamente a elevação dos custos para os passageiros, uma vez que essas medidas poderão ser compensadas com redução de prêmios de seguro ou de indenizações a vítimas de assaltos.

Embora não tenhamos dúvidas quanto à adequação de sua aprovação, com relação ao mérito, entendemos serem necessários alguns aperfeiçoamentos.

O **caput** do art. 1º, do Projeto de Lei nº 1.884, de 2003, que define a obrigação de instalação de equipamentos de segurança nos ônibus,

mostra-se mais detalhado que o **caput** do art. 1º, do Projeto de Lei nº 879, de 2003, que tem a mesma finalidade. Assim, seria conveniente que a proposição a ser aprovada incorporasse esse texto. Tal observação não vale para os parágrafos ao **caput** do art. 1º do Projeto de Lei nº 1.884/2003 que disciplinam matéria de organização da empresa, o que se mostra inadequado, uma vez que tal ingerência pode ter reflexos negativos na estrutura operacional do concessionário do serviço de transporte coletivo, além de implicar custos não essenciais à consecução do objetivo da proposição.

Com relação aos demais dispositivos que integrariam a norma legal a ser aprovada, pela objetividade, somos de entendimento de que devam ser adotados os arts. 2º a 6º, do Projeto de Lei nº 879/2003, com as alterações a seguir indicadas.

O prazo previsto no § 1º, do art. 2º, deve ser reduzido para dois anos, por questões físicas de armazenagem das fitas e por não ser razoável acreditar que as provas necessárias a uma investigação ou a um processo judicial ou administrativo seriam requisitadas após um período de dois anos.

Conforme já foi esclarecido em Parecer do ilustre Deputado Vieira Reis, não votado na Comissão, o art. 2º, § 2º, estabelece a responsabilidade subjetiva da empresa pelo descumprimento da norma. Embora seja possível deduzir-se que essa responsabilidade se refere a danos morais ou materiais, sofridos por passageiros vítimas de assalto, isso não está especificado na proposição, sendo de todo recomendável que o seja. Por isso, mostra-se adequada a alteração do texto do dispositivo, incluindo-se expressão que torne expressa a responsabilidade subjetiva da empresa de transporte público em relação aos danos sofridos pelos usuários dos seus serviços.

Assim, ter-se-ia, para os §§ 1º e 2º do citado art. 2º, as seguintes redações:

Art. 2º.

§ 1º As fitas de vídeo devem ser arquivadas por um período de **dois anos** e poderão ser utilizadas para toda e qualquer demanda judicial e administrativa, decorrente de exploração da concessão, assim como deverão estar à disposição das autoridades para identificação de qualquer cidadão que viaje nos veículos filmados, suspeito de prática de qualquer tipo de crime.

§ 2º O não cumprimento do disposto neste artigo implicará na presunção da culpa da empresa exploradora da concessão **e a sua responsabilidade subjetiva pelos danos materiais e morais sofridos pelos seus passageiros vítimas de assalto**, independentemente da multa prevista nesta Lei.

A título de simples aperfeiçoamento de redação, para tornar expressa a intenção do Autor, estamos propondo para o **caput** do art. 2º, do Projeto de Lei nº 879, de 2003, a seguinte redação:

Art. 2º As empresas descritas no art. 1º ficam, também, obrigadas a **instalar** em seus veículos câmeras de vídeo, que **serão mantidas em funcionamento** durante todo o tempo em que os veículos estiverem circulando comercialmente, a fim de que se possa registrar o ocorrido nas viagens de toda a frota utilizada na exploração da concessão.

O art. 3º estipula multa em UFIR. Tal indexação foi extinta pela Medida Provisória nº 2.095-76, que versava sobre o Plano Real. Por isso, estamos substituindo a expressão “1.000 UFIR” pelo valor de “R\$ 1.500,00”.

Também estamos alterando a redação do art. 4º, retirando a expressão “ao órgão competente” e inserindo a expressão “concessão”, e a redação do art. 5º, neste caso para adequá-lo ao entendimento da Câmara dos Deputados sobre normas autorizativas para o Poder Executivo.

Em face do exposto, **voto pela aprovação** dos Projetos de Lei nºs 879, de 2003, e 1.884, de 2003, **nos termos do Substitutivo, em anexo**.

Sala da Comissão, em de de 2004.

Deputado Gilberto Nascimento
Relator

COMISSÃO DE SEGURANÇA PÚBLICA E COMBATE AO CRIME ORGANIZADO

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 879, DE 2003 (Apenso o Projeto de Lei nº 1.884, de 2003)

Obriga as empresas de ônibus a terem GPS e câmeras de vídeo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As empresas que exploram a prestação de transporte rodoviário intermunicipal e interestadual de passageiros deverão instalar sistemas de segurança equipados com dispositivos de localização global por satélite (GPS) em todos os seus veículos de transporte coletivo.

Art. 2º As empresas descritas no art. 1º ficam, também, obrigadas a **instalar** em seus veículos câmeras de vídeo, que **serão mantidas em funcionamento** durante todo o tempo em que os veículos estiverem circulando comercialmente, a fim de que se possa registrar o ocorrido nas viagens de toda a frota utilizada na exploração da concessão.

§ 1º As fitas de vídeo devem ser arquivadas por um período de **dois anos** e poderão ser utilizadas para toda e qualquer demanda judicial e administrativa, decorrente de exploração da concessão, assim como deverão estar à disposição das autoridades para identificação de qualquer cidadão que viaje nos veículos filmados, suspeito de prática de qualquer tipo de crime.

§ 2º O não cumprimento do disposto neste artigo implicará a presunção da culpa da empresa exploradora da concessão **e a sua responsabilidade subjetiva pelos danos materiais e morais sofridos pelos seus passageiros vítimas de assalto**, independentemente da multa prevista nesta Lei.

Art. 3º O não cumprimento de qualquer artigo desta Lei implicará a aplicação de multa de R\$ 1.500,00 (mil e quinhentos reais) por veículo e na reincidência a multa dobrará de valor.

Art. 4º A reincidência continuada poderá ensejar a cassação da **concessão** da linha explorada.

Art. 5º **O Poder Executivo regulamentará esta Lei.**

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2004.

DEPUTADO GILBERTO NASCIMENTO
RELATOR