



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.503, DE 2026

(Do Sr. Duda Ramos)

Institui a Política Nacional TRANSPORTE DIGNO, destinada à prevenção e controle da superlotação no transporte público coletivo, estabelece parâmetros de segurança, mecanismos de identificação de excesso de lotação, prazos reduzidos de resposta obrigatória, canais de denúncia com encaminhamento a órgãos independentes e medidas de proteção à integridade dos passageiros.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
DEFESA DO CONSUMIDOR E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54, RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Duda Ramos – PODE/RR

Apresentação: 20/05/2026 12:55:31.297 - Mesa

PL n.2503/2026

PROJETO DE LEI Nº , DE 2026

(Do Sr. DUDA RAMOS)

Institui a Política Nacional TRANSPORTE DIGNO, destinada à prevenção e controle da superlotação no transporte público coletivo, estabelece parâmetros de segurança, mecanismos de identificação de excesso de lotação, prazos reduzidos de resposta obrigatória, canais de denúncia com encaminhamento a órgãos independentes e medidas de proteção à integridade dos passageiros.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituída a Política Nacional TRANSPORTE DIGNO, com a finalidade de assegurar condições seguras de transporte, prevenindo a superlotação e garantindo a integridade física e a dignidade dos passageiros.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

I – Superlotação: situação em que a ocupação do veículo excede os limites seguros definidos pelo ente regulador;

II – Capacidade Segura de Operação: número máximo de passageiros compatível com segurança e mobilidade interna;

III – Excesso Crítico de Lotação: ocorrência reiterada que comprometa a segurança ou a dignidade;

IV – Evento de Superlotação: ocorrência identificada por monitoramento ou denúncia.

Art. 3º A Política observará:



- I – proteção da integridade física e corporal do passageiro;
- II – respeito à dignidade humana;
- III – eficiência operacional;
- IV – adequação às realidades locais;
- V – modicidade tarifária.

Art. 4º Os sistemas de transporte deverão adotar mecanismos de identificação de superlotação, podendo utilizar:

- I – dados de bilhetagem;
- II – monitoramento operacional;
- III – fiscalização presencial;
- IV – tecnologias, quando justificadas por análise de custo benefício;
- V – registros de usuários.

§1º É vedada a imposição de tecnologia única obrigatória.

Art. 5º Os limites de ocupação deverão assegurar:

- I – mobilidade mínima no interior do veículo;
- II – ausência de compressão física excessiva;
- III – preservação da integridade corporal;

§1º É vedada a operação em condições que comprometam respiração, estabilidade ou segurança dos passageiros.

Art. 6º Identificado excesso crítico de lotação, a operadora deverá adotar imediatamente:

- I – reforço de frota;
- II – aumento de frequência;
- III – ajuste operacional da linha.



Art. 7º A resposta à superlotação deverá observar:

- I – até 7 dias para apresentação de plano de correção;
- II – até 30 dias para implementação inicial das medidas;
- III – até 90 dias para solução completa da superlotação.

Art. 8º São direitos dos passageiros:

- I – transporte seguro;
- II – respeito à integridade física;
- III – não submissão a compressão corporal degradante;
- IV – acesso a informações sobre lotação.

Art. 9º Os usuários poderão registrar denúncias por canais acessíveis e gratuitos.

Art. 10 As denúncias deverão ser encaminhadas a órgãos independentes, incluindo:

- I – ouvidorias públicas;
- II – órgãos de defesa do consumidor;
- III – órgãos de controle;
- IV – Ministério Público, quando aplicável.

Art. 11 É vedado o tratamento exclusivo das denúncias pelas operadoras.

Art. 12 As denúncias deverão ser registradas com protocolo e dados mínimos da ocorrência.

Art. 13 Prazos de apuração:

- I – confirmação: até 24 horas;
- II – análise preliminar: até 7 dias;
- III – conclusão: até 30 dias.



Art. 14 Denúncias reiteradas caracterizam indício de falha sistêmica.

Art. 15 Será assegurada denúncia anônima e proteção ao usuário.

Art. 16 A implementação desta Lei:

I – não poderá resultar em aumento automático de tarifas;

II – deverá priorizar eficiência operacional.

Art. 17 Deverão ser divulgados:

I – índices de lotação;

II – horários críticos;

III – desempenho das operadoras.

Art. 18 O descumprimento caracteriza falha na prestação do serviço.

Art. 19 Poderão ser aplicadas:

I – advertência;

II – multa;

III – obrigação de ajuste operacional;

IV – revisão contratual.

Art. 20 O Poder Executivo regulamentará esta Lei.

Art. 21 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A superlotação no transporte público coletivo representa uma das mais graves distorções na prestação de serviços essenciais no Brasil, expondo milhões de usuários a condições inadequadas que comprometem sua



segurança, saúde e dignidade. A operação sistemática acima da capacidade segura dos veículos resulta em compressão física excessiva, dificuldade de mobilidade interna e aumento do risco de acidentes, configurando falha clara na prestação do serviço público.

Experiências internacionais demonstram que o controle da lotação é elemento central da qualidade do transporte. Sistemas consolidados adotam monitoramento contínuo da demanda e ajuste dinâmico da oferta, com reforço de frota e reorganização operacional em horários críticos. No Brasil, a ausência de diretrizes nacionais contribui para a normalização da superlotação, especialmente em áreas de maior demanda.

A presente proposta supera fragilidades de iniciativas anteriores ao adotar modelo flexível, que não impõe tecnologias específicas ou custos desnecessários a todos os entes federativos. Ao permitir que cada sistema utilize os mecanismos mais adequados à sua realidade, com base em análise de custo benefício, o projeto evita impactos indevidos sobre tarifas e sobre a organização local do serviço.

O projeto inova ao estabelecer prazos curtos e obrigatórios de resposta, garantindo que a identificação da superlotação resulte em ação imediata. Também cria canais de denúncia com encaminhamento a órgãos independentes, assegurando imparcialidade na apuração e fortalecendo o controle institucional.

Ao prever a proteção da integridade física e corporal dos passageiros como elemento central da política, a proposta reforça o caráter essencial do transporte público como serviço que deve ser prestado com respeito à dignidade humana.

Trata-se, portanto, de medida viável, equilibrada e necessária, que alia eficiência operacional, responsabilidade regulatória e proteção ao usuário, contribuindo para a melhoria concreta da qualidade do transporte público no Brasil.



Diante do exposto, a aprovação desta proposta representa medida necessária e estratégica para a dignidade, proteção da integridade física e corporal dos passageiros.

Sala das Sessões, em 2026.

Deputado DUDA RAMOS



FIM DO DOCUMENTO