

AVULSO NÃO
PUBLICADO
REJEIÇÃO NA
ÚNICA COMISSÃO
DE MÉRITO



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.152-A, DE 2011

(Do Sr. Nelson Bornier)

Torna obrigatória a instalação de visor digital de velocidade nos ônibus interestaduais e dá outras providências; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e do de nº 2.559/11, apensado (relator: DEP. NEWTON CARDOSO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

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

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Projeto apensado: 2.559/11

III – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Artigo 1º - Ficam obrigadas as empresas de transporte público interestadual a instalar um visor digital que permita ao consumidor passageiro verificar a velocidade do ônibus.

Artigo 2º - O visor digital que trata a lei será instalado fora da cabine do motorista, de fácil identificação por parte do consumidor passageiro, durante todo o trajeto.

Artigo 3º - Será disponibilizada ainda, ao lado do dispositivo mencionado, placa informativa com o número de telefone do Departamento de Estradas e Rodagem – DER, da Polícia Rodoviária Federal e da Empresa de Transporte, para fins de reclamação.

Artigo 4º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

O presente Projeto de Lei tem por objetivo criar mecanismo que viabilize a fácil e rápida visualização da velocidade dos ônibus nas viagens interestaduais, fornecendo de imediato a possibilidade de se relatar a infração aos órgãos fiscalizadores competentes.

Justifica-se a presente proposição pelo aumento cada vez mais freqüente de abusos cometidos pelos motoristas nas viagens rodoviárias interestaduais, frente à impotência dos passageiros que colocados em risco, muitas vezes percebem que a velocidade do coletivo não é condizente com a da rodovia e não possuem nenhum mecanismo de proteção ou denúncia.

Sabe-se que a velocidade compatível com a segurança é descrita como aquela que permite ao motorista uma reação que evite atingir um obstáculo, um pedestre, um animal, ou outro veículo, facilitando uma manobra de emergência, quando necessária, como frear ou desviar do obstáculo.

O dispositivo ora apresentado proporcionará ao consumidor o registro das irregularidades, por qualquer meio, mesmo que de maneira visual, possibilitando até a parada do veículo nos postos rodoviários de fiscalização.

O fácil acesso aos números dos órgãos fiscalizadores, além de contribuir de forma preventiva nos casos de excesso de velocidade, viabilizará ainda, reclamações no que tange a outras irregularidades cometidas, tais como, utilização inadequada dos itens de segurança obrigatórios pela Empresa, passageiros, motoristas, além de problemas técnicos no coletivo, paradas fora dos pontos, desrespeito a outras normas do trânsito, etc.

Essas são as razões para a apresentação da proposição que esperamos a aprovação com o apoio dos Nobres Pares.

Sala das Sessões, em 30 de agosto de 2011.

NELSON BORNIER
Deputado Federal – PMDB/RJ

PROJETO DE LEI N.º 2.559, DE 2011 **(Do Sr. Paulo Wagner)**

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre equipamento obrigatório em ônibus.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2152/2011.

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta inciso ao *caput* do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre equipamento obrigatório em ônibus:

Art. 2º O *caput* do art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VIII:

“Art. 105.

VIII – para os veículos de transporte de passageiros com mais de dez lugares, monitor de, no mínimo, doze polegadas, colocado em local visível a

todos os passageiros, que mostre a velocidade do veículo em tempo real.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A modalidade rodoviária responde por um percentual significativo do transporte de passageiros em nosso país. No transporte urbano, há cidades que sequer dispõem de outra modalidade. Da mesma forma, no transporte intermunicipal, a maioria absoluta dos deslocamentos é realizada em ônibus. Mesmo no transporte interestadual, onde observamos uma presença cada vez mais marcante da modalidade aérea, o meio rodoviário ainda representa a primeira opção para muitos brasileiros.

Visando uma maior segurança nesse meio de transporte, o legislador, ao elaborar a Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, estabeleceu o registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, popularmente conhecido como tacógrafo, como um equipamento obrigatório para todos os veículos de transporte de passageiros com mais de dez lugares (art. 105, inciso II). Com o referido equipamento, ocorrendo um acidente, a perícia tem condições de saber a velocidade do veículo no momento do sinistro.

Não obstante a importância do tacógrafo, ele não é suficiente para transmitir aos passageiros uma sensação perceptível de segurança, visto que não limita a velocidade do veículo, apenas registra. Assim, os passageiros não têm como saber a velocidade desenvolvida pelo veículo durante as viagens, ficando na total dependência da consciência do condutor. Os fatos, entretanto, demonstram que nem sempre os condutores se portam com a devida responsabilidade, o que acaba resultando, muitas vezes, em acidentes.

Com o equipamento que estamos propondo, os passageiros poderão verificar e fiscalizar, em tempo real, a velocidade desenvolvida pelo motorista, o qual, por sua vez, tenderá a proceder de forma mais responsável. O prazo previsto para a entrada em vigor da nova lei, de cento e oitenta dias, é bastante razoável para que todas as empresas prestadoras de serviço promovam a adequação de seus veículos.

Na certeza da importância dessa medida para a redução dos acidentes de trânsito, contamos com o apoio de todos para a rápida aprovação desta proposta.

Sala das Sessões, em 19 de outubro de 2011.

Deputado PAULO WAGNER

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

**CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS**

.....

**Seção II
Da Segurança dos Veículos**

.....

Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, conforme regulamentação específica do CONTRAN, com exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - para os veículos de transporte e de condução escolar, os de transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

III - encosto de cabeça, para todos os tipos de veículos automotores, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN;

IV - (VETADO)

V - dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído, segundo normas estabelecidas pelo CONTRAN.

VI - para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

VII - equipamento suplementar de retenção - air bag frontal para o condutor e o passageiro do banco dianteiro. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)](#)

§ 1º O CONTRAN disciplinará o uso dos equipamentos obrigatórios dos veículos e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores, os encarroçadores de veículos e os revendedores devem comercializar os seus veículos com os equipamentos obrigatórios definidos neste artigo, e com os demais estabelecidos pelo CONTRAN.

§ 4º O CONTRAN estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

§ 5º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo será progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados, a partir do 1º (primeiro) ano após a definição pelo Contran das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação e a partir do 5º (quinto) ano, após esta definição, para os demais automóveis zero quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)](#)

§ 6º A exigência estabelecida no inciso VII do *caput* deste artigo não se aplica aos veículos destinados à exportação. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.910, de 18/3/2009\)](#)

Art. 106. No caso de fabricação artesanal ou de modificação de veículo ou, ainda, quando ocorrer substituição de equipamento de segurança especificado pelo fabricante, será exigido, para licenciamento e registro, certificado de segurança expedido por instituição técnica credenciada por órgão ou entidade de metrologia legal, conforme norma elaborada pelo CONTRAN.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

A proposição em foco pretende obrigar as empresas de transporte público interestadual a instalar um visor digital que permita ao consumidor passageiro verificar a velocidade do ônibus em tempo real. O referido visor digital deverá ser instalado fora da cabine do motorista, de fácil identificação por parte do consumidor passageiro, durante todo o trajeto da viagem. A proposta obriga, ainda, que seja colocada, ao lado do dispositivo mencionado, placa informativa com o número de telefone do Departamento de Estradas e Rodagem (DER), da Polícia Rodoviária Federal e da Empresa de Transporte, para fins de reclamação.

O nobre autor acredita que a medida vai criar um mecanismo para viabilizar a fácil e rápida visualização da velocidade dos ônibus nas viagens

interestaduais, fornecendo de imediato a possibilidade de os passageiros relatarem uma eventual infração aos órgãos fiscalizadores competentes.

A proposição apensada, de autoria do ilustre Deputado Paulo Wagner, embora diferente na forma, tem o mesmo objetivo da proposta principal. Ela acrescenta inciso ao art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir o monitor de velocidade entre os equipamentos de segurança considerados obrigatórios para os veículos de transporte coletivo de passageiros.

Além desta Comissão de Viação e Transportes (CVT), os projetos de lei deverão ser apreciados pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, em caráter conclusivo.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste órgão técnico.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Compartilhamos da preocupação dos autores das propostas quanto à necessidade de se promover ações que melhorem os níveis de segurança no trânsito brasileiro. Sabemos que muitos acidentes são causados por imprudência dos condutores que, não raro, deixam de respeitar a velocidade máxima indicada pela sinalização.

Nesse sentido, a instalação de um visor digital de velocidade nos ônibus interestaduais, para permitir ao consumidor passageiro verificar a velocidade do ônibus em tempo real, foi apresentada como uma maneira de facilitar a fiscalização por parte dos usuários. Não obstante a boa intenção, há razões para crer que a medida preconizada não resultará em ganhos significativos quanto à melhoria da segurança em nossas estradas.

Em primeiro lugar, é preciso ter em mente que os veículos utilizados no transporte interestadual de passageiros são dotados, obrigatoriamente, de equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, popularmente conhecido como tacógrafo. Esse equipamento permite a fiscalização

das velocidades imprimidas pelos condutores no decorrer das viagens e são particularmente úteis em caso de acidentes. Por si só, a presença do tacógrafo já inibe o condutor de adotar postura imprudente, induzindo-o a se manter dentro da velocidade máxima indicada pela sinalização.

Isso posto, será que o fato de o consumidor passageiro estar informado sobre a velocidade do veículo em tempo real pode ajudar? Entendemos que não e explicaremos porque.

Mesmo que o condutor do veículo exceda a velocidade máxima permitida para a via (e supondo que o usuário saiba qual é esse limite imposto pela sinalização), a simples constatação do fato pelo usuário não implica na possibilidade de fiscalização por parte dos passageiros e na decorrente aplicação de penalidade. Para tanto, é necessário que a infração de excesso de velocidade seja comprovada por um dos meios admitidos pelo Código de Trânsito Brasileiro, a saber:

Art. 280.

§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN.

O simples fato de um cidadão telefonar para o órgão fiscalizador e reportar a infração, ainda que ele possa apresentar uma foto do referido visor digital de velocidade, não é suficiente para que seja aplicada uma penalidade, pois o meio de comprovação não é reconhecido legalmente. Fosse assim, qualquer um de nós que testemunhasse um condutor de veículo avançando um sinal vermelho, falando ao celular ou estacionado irregularmente poderia relatar o fato à autoridade de trânsito e “ajudar” na fiscalização.

Em direito administrativo, chama-se “poder de polícia” a faculdade que a administração pública tem de agir para condicionar e restringir o uso e gozo de bens, atividades e direitos individuais, em benefício da coletividade ou do próprio Estado. Esse “poder de polícia” é exercido por meio dos órgãos incumbidos de fiscalizar, controlar e coibir as atividades privadas que se revelem contrárias à segurança, à higiene, à saúde e ao interesse público de um modo geral. É pelo “poder de polícia” que os órgãos de trânsito atuam, fiscalizando e impondo penalidades aos infratores.

A doutrina jurídica não atribui essa faculdade ao cidadão comum, o que inviabiliza a possibilidade de o usuário do transporte público vir a fiscalizar a atuação do condutor, reportando irregularidades ao órgão responsável, de forma a que sejam aplicadas as respectivas penalidades. Por outro lado, o usuário pode, sim, encaminhar reclamações quanto ao serviço prestado pela empresa prestadora do serviço, como, por exemplo, eventuais problemas de conservação do veículo ou a realização de paradas fora dos pontos regulares. Para tanto, os veículos trazem, em local visível para o passageiro, o número de contato da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Diante do exposto, opinamos pela **rejeição** quanto ao mérito do Projeto de Lei nº 2.152, de 2011, e de seu apenso, PL nº 2.559/2011.

Sala da Comissão, em 15 de março de 2012.

Deputado **Newton Cardoso**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 2.152/2011 e o Projeto de Lei nº 2.559/2011, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Newton Cardoso.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Washington Reis - Presidente, Alexandre Santos, Hugo Leal e Mauro Lopes - Vice-Presidentes, Alberto Mourão, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Geraldo Simões, José de Filippi, Jose Stédile, Laurez Moreira, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Luiz Argôlo, Mário Negromonte, Milton Monti, Newton Cardoso, Vanderlei Macris, Wellington Fagundes, Zezéu Ribeiro, Zoinho, Arolde de Oliveira, Carlos Alberto Leréia, Francisco Floriano, Pedro Chaves e Vitor Penido.

Sala da Comissão, em 21 de março de 2012.

Deputado **WASHINGTON REIS**
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
