C0064165A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.089-C, DE 2015

(Do Sr. Augusto Coutinho)

Estabelece a obrigatoriedade de mecanismo de segurança em veículos de transporte público coletivo; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação (relator: DEP. KAIO MANIÇOBA); da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, pela aprovação (relator: DEP. MAURO PEREIRA); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. REMÍDIO MONAI).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
DESENVOLVIMENTO URBANO;
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;
VIAÇÃO E TRANSPORTES; E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

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

CONFERE COM O ORIGINAL AUTENTICADO

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:
- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços:
- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Viação e Transportes:
- Emenda apresentada
- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão
- Voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei dispõe sobre a instalação de mecanismos de segurança em veículos de transporte público coletivo.

Art. 2º Todos os ônibus e demais veículos de transporte coletivo de passageiros que integrem o sistema de transporte público de passageiros deverão contar com dispositivo de segurança que impossibilita a sua partida enquanto permanecerem abertas as respectivas portas.

Art. 3º Esta lei entra em vigor no prazo de 01 (um) ano após a sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição visa conferir mais seguranças aos usuários do transporte público coletivo.

Como vemos sempre nos noticiários, os sistemas de transporte público nos diversos Estados da Federação estão com a frota de seus veículos em péssimas condições de uso ou a quantidade é insuficiente para atender toda a população, além de constantes greves feitas pela categoria.

Outro problema que a população está enfrentando é que atualmente, ônibus e outros veículos de transporte público estão saindo das paradas

ou pontos com a porta aberta, colocando em risco a vida dos passageiros que utilizam os transportes públicos.

Foi circulada na mídia do Estado do Recife que dois jovens universitários lamentavelmente faleceram há algumas semanas quando foram pegar ônibus, pois estes começaram a trafegar, saindo da parada com a porta do veículo aberta, ocasionando as quedas desses passageiros que vieram a falecer. Os motoristas, bem como as empresas de transporte estão impunes.

Vale ressaltar que as empresas de transporte público, em especial a de ônibus, estão em flagrante descumprimento da Lei Estadual nº. 12.741/2002, de minha autoria na época em que fui Deputado Estadual, onde estabelece a obrigatoriedade de instalação de mecanismo garantindo a segurança dos usuários em veículos utilizados para transporte público de passageiros.

Portanto, serve a presente proposição para garantir que sejam instalados nos veículos que integram o serviço de transporte público, dispositivos de segurança que impede que ônibus e demais veículos possam trafegar com a porta aberta, a exemplo da Lei Estadual acima citada.

Fortes nessas premissas, confiamos na aprovação da proposta pelos eminentes Pares.

Sala das Sessões, em 25 de junho de 2015.

DEPUTADO AUGUSTO COUTINHO
Solidariedade/PE

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 12.171, DE 22 DE MARÇO DE 2002

Estabelece a obrigatoriedade para segurança dos usuários em veículos utilizados para transporte público de passageiros.

O PRESIDENTE DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE PERNAMBUCO:

Faço saber que tendo em vista o disposto nos §§ 6º e 8º do art. 23, da Constituição do Estado, o Poder Legislativo decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Todos os ônibus e demais veículos novos que vierem a integrar a frota em operação no transporte público de passageiros do Estado de Pernambuco, deverão contar dispositivo de segurança que impossibilita a sua partida enquanto permanecerem abertas as respectivas portas.

Art. 2º A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos EMTU/Recife, definirá, no prazo de 180 (cento e oitenta dias), as especificações técnicas do dispositivo de segurança referido no artigo anterior.

Art. 3º Esta Lei entrará em vigor no prazo de 01 (um) ano após a sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Assembléia Legislativa do Estado de Pernambuco, em 22 de março de 2002.
ROMÁRIO DIAS

Presidente

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

I – RELATÓRIO

Chega nesta Comissão de Desenvolvimento Urbano, o projeto de lei em epígrafe, que obriga a instalação de mecanismo de segurança nos veículos de transporte público coletivo de passageiros, que os impeça de dar a partida enquanto suas portas estiverem abertas.

A preocupação com a segurança do passageiro motivou a apresentação do projeto pelo autor, Deputado Augusto Coutinho, que refere, em sua justificação, o falecimento de dois universitários na cidade de Recife, devido à queda de ônibus, que deu partida com a porta aberta. Essa fatalidade poderia ter sido evitada, caso as empresas tivessem cumprido a Lei estadual nº 12.741, de 2010, de teor similar ao PL em apreço, a qual também é de sua autoria.

Tramitando em rito ordinário e em caráter conclusivo pelas comissões, após este órgão Técnico, o PL seguirá para o exame da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, da Comissão de Viação e Transportes e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, cujo parecer será terminativo em relação à constitucionalidade ou juridicidade da matéria.

No prazo regimental não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A preocupação com a prestação do serviço público adequado foi expressa pelo legislador constituinte no inciso III do parágrafo único do art. 175 da Carta Magna de 1988, premissa ratificada no inciso I do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, Lei das Concessões, e no inciso I do art. 14 da lei nº 12.587, de 3 de fevereiro de 2012, Lei da Mobilidade.

O serviço adequado pressupõe a segurança de seu usuário ou do passageiro, no caso do serviço público de transporte coletivo.

A prestação do serviço adequado e seguro no âmbito do transporte público coletivo urbano além de direito do passageiro é fundamental à mobilidade urbana e às atividades desenvolvidas na área urbana. Sem dúvida, o bom funcionamento da cidade tem, no serviço de transporte público coletivo, um pilar essencial ao seu desenvolvimento.

Desse modo, deve-se evitar os acidentes de trânsito e todas as externalidades negativas a eles associados. O equipamento que impeça o veículo utilizado no serviço público de transporte coletivo de dar partida, até que suas portas estejam fechadas, insere-se no rol de medidas preventivas de acidentes de trânsito, merecendo todo o apoio para ser efetivado.

Do ponto de vista do conhecimento, tal equipamento mostra-se factível, por depender de comandos sinalizados por sensores. Trata-se de tecnologia acessível, de fácil implementação e operacionalização, cuja relação custo-benefício é positiva e perfeitamente assimilável à prestação do serviço.

Diante do exposto, votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 2.089, de 2015.

Sala da Comissão, em 5 de julho de 2016.

Deputado KAIO MANIÇOBA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 2.089/2015, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Kaio Maniçoba.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Jaime Martins - Presidente, João Paulo Papa - Vice-Presidente, Cacá Leão, Caetano, Dâmina Pereira, Duarte Nogueira, Leopoldo Meyer, Marcos Abrão, Miguel Haddad, Moema Gramacho, Alberto Filho, Angelim, José Rocha, Julio Lopes, Mauro Mariani, Silvio Torres e Toninho Wandscheer.

Sala da Comissão, em 9 de agosto de 2016.

Deputado JAIME MARTINS
Presidente

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

I – RELATÓRIO

A proposição em tela tem o objetivo de aumentar a qualidade dos serviços prestados aos usuários de transporte público por meio da instalação de mecanismos de segurança nas portas dos veículos.

O art. 1° revela o propósito da lei. O art. 2° estatui que todos os veículos de transporte coletivo de passageiros deverão ser equipados com dispositivo de segurança que impossibilite partida do veículo enquanto as respectivas portas permanecerem abertas. O art. 3° estabelece cláusula de vigência, prevendo que a lei entre em vigor um ano após sua publicação.

Em sua justificação o autor demonstra preocupação com as condições precárias dos veículos disponibilizados para o transporte público. Revela também a recorrência de deslocamentos de ônibus e outros veículos com portas abertas, colocando em risco a integridade física dos passageiros. O autor ainda traz o exemplo funesto de dois jovens universitários que teriam falecido em decorrência de uma queda de um veículo público que trafegava com portas abertas.

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva, já tendo sido apreciada pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, onde foi votado e aprovado parecer favorável à proposição e ainda será apreciada pela Comissão de Viação e Transportes e pela Comissão de Constituição e Justiça.

Não foram apresentadas emendas dentro do prazo regimentalmente estabelecido.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Acidentes são normais no cotidiano, são múltiplas as situações de riscos de lesões ou mesmo de morte por que as pessoas passam ao longo de suas vidas. Por mais que nos cause extrema comoção o falecimento de uma pessoa próxima, estima-se que mais de duas pessoas morram por minuto no Brasil por diferentes motivos. Entretanto a ocorrência de mortes e lesões evitáveis, decorrentes de uma atitude irresponsável ou mesmo da omissão de alguns agentes provoca uma legítima reação de indignação no seio da população. O legislador, atento à realidade, tem o dever de estabelecer, de forma razoável, os limites do comportamento dos agentes de modo a oferecer um padrão aceitável de segurança à sociedade.

O presente projeto, ao prever que veículos de transporte público coletivo tenham dispositivos de segurança que impeçam o deslocamento do veículo com alguma de suas portas abertas, caminha corretamente na direção de propiciar maior segurança aos usuários sem que represente um custo exorbitante aos empresários de transportes coletivos.

Um usuário comum de transportes coletivos urbanos certamente já testemunhou inúmeras ocasiões em que veículos seguiam parte de seu trajeto com suas portas abertas. Os motivos para tanto são variados, pode ser por irresponsabilidade do condutor, que, apressado para cumprir seu horário, parte para a próxima parada antes que as portas estejam fechadas, ou, na ponta oposta, o condutor abre as portas antes da frenagem completa do veículo. Ainda em pior circunstância, existe o caso de a portas estarem abertas durante o deslocamento por decorrência de a condução portar uma quantidade de passageiros acima da capacidade máxima. Também não se ignora a possibilidade de problemas mecânicos não possibilitarem o fechamento das portas.

Essas ocasiões são particularmente preocupantes para passageiros com menor força física, tais como crianças e idosos que, em uma curva mais acentuada podem não suportar os efeitos das acelerações e serem lançadas do veículo. Além do exemplo fúnebre trazido pelo autor desta proposta, pode-se trazer a conhecimento muitas outras ocorrências lastimáveis. São exemplos, ocorridos neste ano, a morte de uma estudante de dezoito anos que teria falecido ao cair de um ônibus em Caucaia, megião metropolitana de Fortaleza. O fato teria ocorrido no

momento em que o ônibus fazia uma curva com a porta aberta. Também no Ceará, na cidade de Massapê, uma pequena estudante de onze anos teria sido vítima mortal decorrente de uma curva brusca efetuada com as portas abertas. Certamente os inconsoláveis familiares das jovens vítimas ainda teriam a alegria de suas presenças caso os veículos tivessem os dispositivos de segurança previstos por este projeto de lei.

Talvez seja muito mais oneroso uma única companhia de transporte urbano deliberadamente equipar seus veículos com o referido dispositivo de segurança do que seria gasto caso fosse uma obrigação generalizada a todas as companhias. Seja porque o dispositivo, ao mesmo tempo que iria aumentar a segurança dos passageiros, iria diminuir a velocidade efetiva no percurso em comparação com outros concorrentes, seja porque a compra do dispositivo em pequena escala representaria um custo unitário muito expressivo do equipamento.

A obrigação legal criaria escala no mercado, possibilitando a redução no preço dos equipamentos, equalizaria as condições de competição entre as companhias de transporte, bem como teria o condão, inclusive, de fomentar o desenvolvimento de soluções tecnológicas nacionais para a fabricação do dispositivo de segurança. Ainda na seara econômica, a redução do número de acidentes diminuiria os gastos com indenizações às vítimas de quedas dos veículos.

Ponderando as vantagens decorrentes da aprovação do projeto analisado em confrontação com seus possíveis custos de implantação, resta a conclusão de que a iniciativa é digna de apoio parlamentar.

Diante do exposto, considero o projeto meritório, portanto **voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.089, de 2015**.

Sala da Comissão, em 04 de outubro de 2016.

Deputado MAURO PEREIRA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 2.089/2015, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Mauro Pereira.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Laercio Oliveira - Presidente, Aureo, Lucas Vergilio e Jorge Côrte Real - Vice-Presidentes, Helder Salomão, Keiko Ota, Mauro Pereira, Pastor Eurico, Paulo Martins, Ronaldo Martins, Rosangela Gomes, Conceição Sampaio, Fernando Torres, Goulart, Herculano Passos e Júlio Cesar.

Sala da Comissão, em 19 de outubro de 2016.

Deputado LAERCIO OLIVEIRA
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

EMENDA ADITIVA

(Sr. Hugo Leal)

Inclua-se, onde couber, os seguintes dispositivos:

Art. Xº O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

"Art. 105 .....
.....
VIII - Dispositivo de bloqueio de portas que impeça o movimento do veículo sem que as portas estejam totalmente fechadas e que estas não possam ser abertas enquanto o veículo estiver em movimento, para ônibus e micro-ônibus, na forma definida pelo Contran;
.....

Art. Xº O art. 231 da Lei nº 9.503, de 23 setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do seguinte dispositivo:

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

JUSTIFICAÇÃO

A proposta do autor vem ao encontro da necessidade de um transporte coletivo mais humano. Constantemente vem conhecimento por meio da imprensa

casos de pessoas que caem de ônibus em decorrência do trânsito com as portas abertas. Tal irregularidade precisa ser contida.

O assunto já foi inclusive tratado pelo Conselho Nacional de Trânsito, por meio da Resolução nº 445, de 25 de junho de 2013, no entanto entendemos que a medida precisa de maior estabilidade com a inclusão da exigência do dispositivo de bloqueio de portas constando em lei. Diariamente milhões de pessoas utilizam o transporte coletivo em nosso país e merecem ser transportadas com segurança.

No entanto, observamos que o Projeto de Lei apenas traz a exigência do dispositivo de bloqueio de portas de forma genérica, assim, considerando que a norma que rege o trânsito no país é o Código de Trânsito Brasileiro, entendemos que nesse diploma legal que deve constar a previsão do dispositivo como equipamento obrigatório, por meio de inserção de um inciso no art. 105, que trata dos equipamentos obrigatórios, o que possibilitará a autuação do veículo que não estiver cumprindo a exigência. Seguindo essa linha, como a Lei terá seu efeito a partir da entrada em vigor, para os novos veículos, é necessário também preservar a segurança das pessoas transportadas em veículos fabricados anteriormente à nova Lei, por isso, estamos propondo que seja criada uma infração para os motoristas que insistirem em transitar com a porta do ônibus ou micro-ônibus aberta.

Além disso, a norma deve abranger não somente o transporte público, mas também o transporte privado, que envolve o transporte de trabalhadores de muitas empresas, que diariamente transitam em nossas vias.

Acreditamos que com as mudanças propostas, a pretensão do nobre autor será atendida com maior eficiência e eficácia. Por estas razões, fica justificada a presente Emenda.

Sala da Comissão, 10 de novembro de 2016.

Deputado **Hugo Leal**
PSB/RJ

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 28 de março de 2017.

Deputado REMÍDIO MONAI
Relator

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 centro 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 28 de março de 2017.

Deputado REMÍDIO MONAI
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.089/2015, com

substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Remídio Monai. O Deputado Mauro Lopes apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Altineu Côrtes - Presidente, Marinha Raupp e Diego Andrade - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Alfredo Nascimento, Christiane de Souza Yared, Cleber Verde, Gonzaga Patriota, Hélio Leite, Hermes Parcianello, Hugo Leal, João Rodrigues, Julio Lopes, Laudivio Carvalho, Leônidas Cristino, Marcio Alvino, Milton Monti, Remídio Monai, Ricardo Teobaldo , Roberto Britto, Roberto Sales, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wilson Beserra, Arnaldo Faria de Sá, Arolde de Oliveira, Benjamin Maranhão, Carlos Henrique Gaguim, Dejorge Patrício, Delegado Edson Moreira, Irajá Abreu, João Paulo Papa, Jose Stédile, Lázaro Botelho, Leonardo Monteiro, Leonardo Quintão, Marcelo Matos, Miguel Lombardi, Nilto Tatto, Raquel Muniz e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 24 de maio de 2017.

Deputado ALEXANDRE VALLE
Presidente em exercício

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO 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. 5º 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. 6º 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 centro e oitenta dias da respectiva regulamentação. (NR)

Art. 7º 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. 8º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 24 de maio de 2017.

Deputado Alexandre Valle
Presidente em Exercício

VOTO EM SEPARADO

A medida proposta pelo presente Projeto de Lei traz uma preocupação quanto a segurança dos usuários dos serviços de transporte coletivo de passageiros.

Os serviços públicos de transporte coletivo de passageiro merece a devida atenção de todos, pois não se pode admitir que o serviço público responsável pela mobilidade das pessoas de uma cidade, possa apresentar falhas de segurança.

Por isso, reconhecemos a importância de tal proposição, entretanto o mérito deve ser melhor estudado, face às peculiaridades que envolvem os serviços públicos de transporte coletivo e a legislação pátria existente.

Com relação ao veiculo de transporte coletivo de passageiros há de observar as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas, mas precisamente a NBR 15570, que estabelece as especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros.

No item 23.4 da citada norma técnica que trata dos Sistemas de Segurança de um veículo de transporte coletivo de passageiros, estabelece que o veículo deve dispor de um sistema de segurança que não permita a abertura das portas com veiculo em circulação.

Além disso, estabelece que o sistema de bloqueio das portas deve liberar o movimento para partida do veículo desde que as portas já tenham completado no mínimo metade do processo de fechamento, com a desativação da aceleração caso a porta permaneça aberta.

Em outras palavras, o ônibus, no momento em que está parado no ponto de embarque e desembarque, com as portas abertas e permitindo o acesso dos passageiros, só poderá se movimentar e entrar em circulação na via, desde que as portas estejam devidamente fechadas, face o sistema de segurança de bloqueio de portas que o veiculo dispõe.

Considerando a importância dessa matéria, ou seja, a segurança dos passageiros do transporte coletivo, o teor da norma técnica da ABNT citada foi devidamente regulamentada pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) mediante a Resolução nº 445, de 25 de junho de 2013, como pode ser observado no artigo 7º, que assim dispõe:

> **Art. 7º** Sem prejuízo do cumprimento das demais disposições previstas nesta Resolução, os veículos de transporte público coletivo de passageiros e transporte de passageiros, independente de sua classificação, deverão ser fabricados ou encarroçados, e ainda circularem em via pública, atendendo aos seguintes requisitos:
>
> I - Indicação da capacidade de passageiros sentados e em pé, este último desde que autorizado pelo poder concedente, visível na parte frontal interna na região do posto do condutor;
>
> ***II - Sistema de bloqueio de portas que impeça o movimento do veículo sem que as portas estejam totalmente fechadas e que estas não possam ser abertas enquanto o veículo estiver em movimento, excetuando-se, neste caso, quando o veículo estiver parando para embarque e desembarque de passageiros e desde que a velocidade seja inferior a 5 km/h;***
>
> III - Dispositivo na porta de serviço que permita, em caso de emergência, a abertura manual, pelo interior do veículo, devendo possuir informação visível e acessível aos passageiros;

Observe-se ainda, que o artigo 230, inciso IX do Código de Trânsito Brasileiro, estabelece que conduzir veículo sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante é considerado infração de trânsito grave e passível de multa e retenção do veículo visando a regularização.

Assim, os fatos relatados pelo ilustre autor da proposta legislativa constantes de sua justificativa, nos permite concluir que podem estar relacionados a falta do sistema de bloqueio de portas nos ônibus ou falhas neste sistema, aliados a ineficiência da fiscalização de trânsito no cumprimento da lei.

Face o exposto, entendemos que o mérito da presente proposta legislativa está devidamente regulamentada pelas normatizações de responsabilidade da ABNT e CONTRAN, e com o devido sustentáculo legal na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, mais conhecido como Código de Trânsito Brasileiro.

Assim sendo, este parlamentar não pode manifestar-se em outro sentido, senão no de recomendar aos nobres pares desta Casa a rejeição do Projeto de Lei nº 2.089, de 2015.

Sala da Comissão, em 3 de maio de 2.017.

Deputado Mauro Lopes
(PMDB-MG)

FIM DO DOCUMENTO