

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 221, de 2010, do Senador Acir Gurgacz, que *altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o transporte público coletivo de passageiros.*

RELATOR: Senador **WALDEMIR MOKA**

I – RELATÓRIO

Submete-se à análise da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 221, de 2010, do Senador Acir Gurgacz, que “altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o transporte público coletivo de passageiros”.

O projeto consta de quatro artigos: os dois primeiros promovem alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB); o terceiro é a cláusula de vigência, que seria imediata; e o quarto e último revoga “as disposições em contrário”.

Resumidamente, as propostas de alteração que recaem sobre o corpo da lei propriamente dito e sobre o Anexo I do CTB – Dos Conceitos e Definições –, no sentido de incluir uma série de novas definições, consistem em:

i) estabelecer normas para a circulação de veículos lentos e de maior porte, em especial aqueles destinados ao transporte coletivo de passageiros;

ii) criar a categoria “via de trânsito exclusivo” na classificação das vias urbanas;

iii) modificar a classificação dos veículos de passageiros, que passaria a incluir duas novas categorias de ônibus;

iv) determinar que os veículos destinados ao transporte público coletivo de passageiros disponham de corredor central de circulação e de saídas de emergência;

v) aumentar o rigor das penas aplicadas nos casos de estacionamento e parada de veículos não autorizados em pontos de ônibus, tráfego em faixas exclusivas de ônibus, e transporte ilegal de passageiros, que passa a não ser permitido nem mesmo em casos de força maior ou com autorização especial para tal.

Por fim, o texto proposto tipifica como crime a prática de transporte ilegal de passageiros, com pena cominada de detenção de seis meses a um ano, ou multa.

O objetivo do autor seria o de contrabalançar os efeitos deletérios do inchaço no número de veículos em nossas cidades, “pois, não tendo como circular devidamente na via, o motorista passa a não respeitar regras mínimas no trânsito”, inclusive estacionando em paradas de ônibus, o que obriga os passageiros a desembarcarem no meio da via. Para combater esses problemas, a solução proposta seria, então, o endurecimento das multas, a criminalização do transporte ilegal remunerado de passageiros e a segregação de vias para os veículos empregados no transporte regular de passageiros, os quais poderiam, assim, usufruir de melhores níveis de serviço, com a consequente redução dos tempos de viagem.

Não foram apresentadas emendas ao projeto. Após análise da CI, a proposição será remetida para deliberação da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), à qual caberá a decisão terminativa.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar sobre a matéria em pauta.

A proposição nasce da premissa de que, no caos urbano em que as cidades estão mergulhadas, em face da excessiva quantidade de veículos automotores em circulação, é necessário maior rigor na fiscalização dos delitos de trânsito. Nesse sentido, somente com a melhoria dos serviços de transporte coletivo – com destaque para o aumento da velocidade operacional dos veículos – seria possível reduzir os níveis de congestionamento no trânsito urbano.

O conteúdo do projeto, entretanto, é passível de aperfeiçoamentos, como procuraremos demonstrar.

Com relação ao transporte irregular de passageiros, embora a atividade represente clara contravenção, dificilmente poderia ser considerada como *crime*. Não é necessariamente verdade que os “perueiros” colocam em risco a vida de seus passageiros somente por transportá-los sem licença formal para tanto. De fato, diariamente, mesmo na capital da República, é possível encontrar casos de abuso e direção perigosa por parte de muitos motoristas, inclusive dos condutores de veículos do sistema regular de transporte coletivo de passageiros.

Em outras palavras, não se pode confundir a prática da contravenção administrativa do transporte irregular de passageiros – que deve ser combatida e punida – com o *crime* de colocar em risco a vida alheia, tipificado no art. 132 do nosso Código Penal, dispositivo que alcança a conduta da direção perigosa.

Da mesma forma, julgamos conveniente restringir a proposta de agravar a classificação de algumas infrações e as multas correspondentes, tal como pretendido pelo projeto, pois acreditamos que apenas essa medida, tomada isoladamente, não teria o condão de aperfeiçoar a *fiscalização* das infrações de trânsito. De fato, o Código de Trânsito Brasileiro apresenta um conjunto equilibrado em termos de gradualidade na classificação das infrações e na estipulação dos valores das multas. O que parece urgente, na realidade, é um maior comprometimento dos Executivos municipais, estaduais e federal em relação à fiscalização do trânsito. Caso os dispositivos do Código fossem aplicados integralmente, não temos dúvidas de que a violência e os abusos seriam substancialmente reduzidos. Manteremos, entretanto, o aumento do rigor em relação ao abuso de estacionar em paradas de ônibus, bem como a criação de uma categoria específica de multa para quem tráfegar nas vias exclusivas para a circulação de veículos de transporte

coletivo, em complementação à definição desse novo tipo de via no texto do Código.

Em relação às alterações propostas no art. 135 do CTB, entendemos que a exigência de que os veículos utilizados no transporte de passageiros tenham corredor central invade a competência municipal de organizar os serviços de transporte coletivo, fixada no art. 30, inciso V, da Constituição Federal, além de não haver justificativa técnica para tal. De fato, cremos que cada município é a instância competente para determinar que tipo de veículo atende melhor a suas necessidades específicas. Ademais, ficaria liminarmente descartada a possibilidade de utilização de “vans” ou similar – por se tratar de veículos cuja configuração interna não permite acomodar corredor central de circulação de passageiros. Com isso, a medida poderia resultar contrária ao interesse público.

No que toca à obrigatoriedade de que os veículos utilizados no transporte coletivo disponham de saída de emergência, consideramos que a medida proposta aprimora as normas vigentes, no sentido de aumentar a segurança dos passageiros e demais ocupantes dos veículos.

Quanto à inclusão de novas categorias de ônibus na classificação dos veículos de passageiros – atualmente o CTB registra apenas “ônibus” e “micro-ônibus” –, estamos sugerindo algumas alterações de forma a adequar a proposta às resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), as quais, por sua vez, refletem com mais propriedade a realidade existente.

Por fim, quanto às modificações relativas a faixas de rolamento destinadas aos ônibus, bem como às regras para circulação desses veículos, cabe destacar que o texto proposto para o inciso XI do art. 29 do CTB parece dirigir-se, na realidade, ao vigente inciso IV, com a inserção de duas alíneas: a primeira, para determinar que os veículos do transporte coletivo de passageiros terão prioridade de circulação nas faixas da direita; e a segunda, para estabelecer que as faixas especiais de circulação deverão ser identificadas e sinalizadas.

Quanto à técnica legislativa, é necessário remover o art. 4º do projeto, que trata da revogação das “disposições em contrário”. O referido artigo contraria o que determina a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a redação das leis, cujo art. 9º estabelece que “a cláusula de revogação deverá enumerar, expressamente, as leis ou disposições legais revogadas”. Não há revogação prevista na proposição em exame.

III – VOTO

Diante do exposto, nosso voto é pela **APROVAÇÃO** do PLS nº 221, de 2010, com as alterações decorrentes das seguintes emendas:

EMENDA Nº – CI

Dê-se à ementa do PLS nº 221, de 2010, a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para incluir as vias de trânsito exclusivo na classificação das vias urbanas e estabelecer condições de circulação e a obrigatoriedade de saída de emergência para os veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros.”

EMENDA Nº – CI

Dê-se ao art. 1º do PLS nº 221, de 2010, a seguinte redação:

“**Art. 1º** Os arts. 29, 60, 105, 181 e 184 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passam a vigorar com a seguinte redação:

‘**Art.** **29.**

.....

.....

..

IV – quando uma pista de rolamento comportar mais de uma faixa de circulação no mesmo sentido, são as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial de trânsito a eles destinada, e as da esquerda destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos de maior velocidade, observadas as seguintes disposições:

a) os veículos de transporte público coletivo terão prioridade de trânsito nas faixas de circulação da direita em relação aos demais veículos;

b) a faixa especial de trânsito para os veículos de transporte público coletivo deverá ser devidamente identificada e sinalizada;

.....',
(NR)

'Art. 60.

I –

.....

.

e) vias de trânsito exclusivo;

.....',
(NR)

'Art. 105.

.....

.....

..

VIII – para os veículos utilizados no transporte coletivo, saída de emergência.

.....',
(NR)

'Art. 181.

.....

.....

..

XIII –

.....

Infração – gravíssima

Penalidade – multa e apreensão do veículo

Medida Administrativa – remoção do veículo

.....',
(NR)

'Art. 184.

.....

.....

..

III – na via de trânsito exclusivo regulamentada para a circulação de veículos de transporte público coletivo, salvo casos de força maior, quando permitido pela autoridade de trânsito:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa e apreensão do veículo;

Medida Administrativa – remoção do veículo.’ (NR)”

EMENDA Nº – CI

Dê-se ao art. 2º do PLS nº 221, de 2010, a seguinte redação:

“**Art. 2º** O Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a inclusão das seguintes definições:

‘.....

....

MICRO-ÔNIBUS TIPO M2 – subcategoria de micro-ônibus com até 6,0 metros de comprimento.

MICRO-ÔNIBUS TIPO M3 – subcategoria de micro-ônibus com mais de 6,0 metros de comprimento.

.....

....

ÔNIBUS LEVE – subcategoria de ônibus com até 9,6 metros de comprimento.

ÔNIBUS MÉDIO – subcategoria de ônibus com comprimento maior que 9,6 metros e até 11,5 metros.

ÔNIBUS PESADO – subcategoria de ônibus com comprimento maior que 11,5 metros e até 14 metros, ou até 15 metros se equipado com o terceiro eixo de apoio direcional.

ÔNIBUS EXTRAPESADO – subcategoria de ônibus com comprimento maior que 14 metros, ou maior que 15 metros se equipado com o terceiro eixo de apoio direcional.

.....

....

VIA DE TRÂNSITO EXCLUSIVO – via destinada à circulação de trânsito de determinada categoria de veículo.

.....

, ”

EMENDA Nº – CI

Suprima-se o art. 4º do PLS nº 221, de 2010.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator