

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI Nº 3.770, DE 2000

Dispõe sobre a responsabilidade civil do prestador de serviço de transporte coletivo urbano e metropolitano de passageiros e dá outras providências.

Autor: Deputado Chico da Princesa

Relator: Deputado Paes Landim

I - RELATÓRIO

A lei projetada pretende regular a responsabilidade civil do prestador de serviço de transporte coletivo urbano e metropolitano de passageiros, relativamente à indenização por morte, invalidez permanente ou lesão corporal de passageiro ou de terceiro.

O direito à indenização é assegurado a usuários transportados pelo prestador de serviço, ao motorista, fiscal, cobrador ou qualquer outro empregado prestador de serviço de transporte que estiver viajando a serviço e a terceiros, vitimados em acidente, ainda que não ocupantes do veículo.

Os valores de indenização são expressos em Unidades Fiscais de Referência – UFIRs, inclusive para o caso de dano moral de qualquer natureza.

Para a reparação do dano sofrido, a vítima ou o seu sucessor deverá habilitar-se perante o prestador do serviço, no prazo de trinta dias, contados da data do sinistro, ficando estabelecidos, ainda, os prazos em que o prestador de serviço deverá efetuar o pagamento das indenizações, sob pena de multa,

inquérito administrativo e perda do benefício da limitação dos valores da indenização prevista na lei.

Fica facultado ao prestador do serviço celebrar contrato de seguro para os fins da lei, e nenhuma seguradora poderá recusar-se a celebrá-lo.

A lei projetada traz, ainda, hipóteses de isenção da responsabilidade de indenizar, quais sejam, força maior, caso fortuito ou estado de necessidade, culpa exclusiva da vítima ou de terceiros e evento decorrente de conduta ou omissão de autoridade competente.

Há, finalmente, dispositivo de direito processual intertemporal, tendo em vista os processos ajuizados anteriormente à lei projetada.

A justificação do projeto de lei aduz que a falta de uma legislação que regule objetivamente a matéria tem ocasionado conflitos desnecessários entre empresas prestadoras de serviço e usuários, principalmente com relação aos valores indenizatórios.

A Comissão de Viação e Transportes opinou pela aprovação do projeto, com emenda que se destina a passar os valores de indenização de UFIRs para reais. A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, por sua vez, votou pela rejeição da proposição.

A apreciação pelas comissões é terminativa.

Neste colegiado, escoado o prazo regimental, não sobrevieram emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A proposição em tela pretende dispor sobre a responsabilidade civil do prestador de serviço de transporte coletivo urbano e metropolitano de passageiros.

O transporte coletivo, indubitavelmente, é considerado serviço público, daí porque aplica-se, à espécie, o art. 175 da Constituição Federal, bem como a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que “Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.”

Conforme ensina MARIA HELENA DINIZ¹, responsabilidade civil é a aplicação de medidas que obriguem uma pessoa a reparar dano moral ou patrimonial causado a terceiros, em razão de ato por ela mesma praticado, por pessoa por quem ela responde, por alguma coisa a ela pertencente ou de simples imposição legal.

Com FABRINI MUNIZ GALO², sublinhamos que por três aspectos distintos pode ser examinada a responsabilidade do transportador de serviço de transporte coletivo: em relação aos seus empregados, em relação a terceiros e em relação aos passageiros.

Com relação a terceiros a responsabilidade do transportador é extracontratual. Não há entre eles nenhuma relação jurídica contratual; são estranhos até o momento em que tem lugar o acidente, dele decorrendo o vínculo jurídico ensejador do dever de indenizar. O art. 37, § 6º, da Constituição Federal dispõe ser esta responsabilidade objetiva, fundada no risco administrativo. Esse dispositivo constitucional só se aplica à responsabilidade extracontratual porque o texto fala em *terceiros* e terceiro é quem não tem relação jurídica contratual com o causador do dano. A responsabilidade extracontratual é trazida, ainda, pelo art. 43 do Código Civil de 2002.

A responsabilidade em relação aos empregados será fundada no acidente de trabalho, uma vez que há entre a empresa e o empregado uma relação contratual trabalhista. A indenização deverá ser pleiteada junto ao INSS. Mas, havendo dolo ou culpa do empregador, poderá ser também pleiteada uma indenização de Direito Comum, com base no art. 7º, XXVIII, da Constituição.

¹ Curso de Direito Civil Brasileiro, 7º Vol., “Responsabilidade Civil”, Ed. Saraiva, 18ª ed., 2004, p. 40

² “Responsabilidade Civil do Transportador no Transporte de Pessoas”

Apenas em relação ao passageiro a responsabilidade do transportador será contratual, fundada no contrato de transporte. Esta matéria, hoje, encontra-se regulada pelo Código Civil de 2002, em seus arts. 730 e seguintes, sendo de se ressaltar o art. 731:

“Art. 731. O transporte exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão, rege-se pelas normas regulamentares e pelo que for estabelecido naqueles atos, sem prejuízo do disposto neste Código.”

Feitas estas considerações iniciais, passamos a analisar o projeto de lei em questão.

O art. 1º cinge a responsabilidade civil do prestador de serviço de transporte coletivo aos eventos morte, invalidez permanente ou lesão corporal, relativamente aos usuários, trabalhadores da própria empresa de transporte e terceiros. Dado que a invalidez permanente é uma espécie do gênero lesão corporal – como, aliás, reconhece o próprio Código Penal, em seu art. 129, § 2º, I, a responsabilidade civil limita-se à morte e à lesão corporal. A lei projetada, portanto, deixa de considerar inúmeras outras hipóteses que poderiam ensejar reparação, patrimonial e moral, àquelas pessoas.

Com relação ao § 2º, do mesmo art. 1º, não é de fácil compreensão a menção, no inciso I, a usuários “clandestinamente embarcados”. No inciso II, a menção a “qualquer outro empregado prestador de serviço de transporte que esteja viajando” é, igualmente, imprecisa.

O art. 2º, por sua vez, ainda que analisado com a redação que lhe deu a emenda aprovada pela Comissão de Viação e Transportes (a qual, acertadamente, substitui os valores expressos em UFIR's por valores em moeda corrente), traz consigo a questão do correto e justo dimensionamento econômico dos danos porventura causados. Basta considerar a hipótese de dano moral, cuja indenização foi fixada em mil reais, para se perceber que muito mais equânime é a solução adotada pelo Código Civil, principalmente no seus arts. 944 e 945:

“Art. 944. A indenização mede-se pela extensão do dano.

Parágrafo único. Se houver excessiva desproporção entre a gravidade da culpa e o dano, poderá o juiz reduzir, eqüitativamente, a indenização.”

“Art. 945. Se a vítima tiver concorrido culposamente para o evento danoso, a sua indenização será fixada tendo-se em conta a gravidade de sua culpa em confronto com a do autor do dano.”

Da mesma forma, o disposto no art. 3º do projeto de lei já é regulado pelo Código Civil, art. 951 (o qual remete aos arts. 948 a 950). Eis a redação dos mencionados dispositivos legais:

“Art. 948. No caso de homicídio, a indenização consiste, sem excluir outras reparações:

I - no pagamento das despesas com o tratamento da vítima, seu funeral e o luto da família;

II - na prestação de alimentos às pessoas a quem o morto os devia, levando-se em conta a duração provável da vida da vítima.

Art. 949. No caso de lesão ou outra ofensa à saúde, o ofensor indenizará o ofendido das despesas do tratamento e dos lucros cessantes até ao fim da convalescença, além de algum outro prejuízo que o ofendido prove haver sofrido.

Art. 950. Se da ofensa resultar defeito pelo qual o ofendido não possa exercer o seu ofício ou profissão, ou se lhe diminua a capacidade de trabalho, a indenização, além das despesas do tratamento e lucros cessantes até ao fim da convalescença, incluirá pensão correspondente à importância do trabalho para que se inabilitou, ou da depreciação que ele sofreu.

Parágrafo único. O prejudicado, se preferir, poderá exigir que a indenização seja arbitrada e paga de uma só vez.

Art. 951. O disposto nos arts. 948, 949 e 950 aplica-se ainda no caso de indenização devida por aquele que, no exercício de atividade profissional, por negligência, imprudência ou imperícia, causar a morte do paciente, agravar-lhe o mal, causar-lhe lesão, ou inabilitá-lo para o trabalho.”

O art. 4º do projeto opera em desfavor da vítima, porquanto o prazo prescricional trazido pelo Código Civil, para reparação civil, é de três anos (art. 206, § 3º, V).

No art. 8º, tenho para mim que o seguro de responsabilidade civil, na espécie, deveria ser legalmente obrigatório – como prevê o art. 788 do Código Civil. No parágrafo único, por outro lado, a contratação compulsória do seguro parece contrariar princípios contratuais elementares, como o da liberdade de contratar. Deve ser considerada, ainda, eventual incapacidade econômica da empresa seguradora.

No que tange à isenção da responsabilidade civil, trazida pelo art. 9º, as hipóteses previstas pelo projeto operariam, mais uma vez, em desfavor da vítima, haja vista a disposição do art. 927, parágrafo único, do Código Civil (responsabilidade objetiva):

“Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, riscos para os direitos de outrem.”

Disposição esta que deve ser interpretada em consonância com o art. 734 do Código, o qual disciplina:

“Art. 734. O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.”

Finalmente, o art. 11, ao instituir uma espécie de “regra de direito intertemporal condicionada”, não se apresenta de acordo com o sistema jurídico pátrio.

Quanto à técnica legislativa, deve-se ressaltar que os arts. 12 e 14 não estão de acordo com a lei complementar que rege a matéria.

O voto, assim, é pela constitucionalidade, juridicidade, inadequada técnica legislativa e, no mérito, pela rejeição do PL n.º 3.770, de 2000, e pela constitucionalidade, juridicidade, adequada técnica e, no mérito, pela rejeição da emenda apresentada pela Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em de de 2005.

Deputado **PAES LANDIM**
Relator