



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES.

### PROJETO DE LEI Nº 537, DE 2022

Estabelece responsabilidade objetiva das empresas de transporte de pessoas por furtos e roubos ocorridos contra os passageiros durante o exercício de sua atividade.

**Autora:** Deputada LAURIETE

**Relator:** Deputado HILDO ROCHA

## I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe, de autoria da Deputada Lauriete, pretende estabelecer responsabilidade civil objetiva para as empresas de transporte terrestre de pessoas por furtos e roubos ocorridos contra os passageiros durante o exercício de sua atividade. Para isso, intenta acrescentar inciso ao art. 932 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, Código Civil, explicitando tal responsabilidade.

A proposição foi distribuída para as Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania e está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões em regime de tramitação ordinária.

Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto, nesta Comissão.

É o relatório.



\* C D 2 2 3 5 1 0 6 0 0 6 0 0 \*





## II - VOTO DO RELATOR

A nobre Autora do projeto em apreciação pretende positivar, no art. 932 do Código Civil, a responsabilidade civil de empresas de transporte público terrestre, no caso de furto ou roubo de passageiros. Defende sua proposta argumentando que tal regra existe em outros modos de transporte, por exemplo, o transporte aéreo. Embora louvável a iniciativa, há detalhes que precisam ser esclarecidos.

Primeiramente, é importante dizer que o Código Civil já dispõe em seu art. 734 que o transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade. Além dessa disposição legal, se for dano causado por funcionário de pessoa jurídica de direito privado prestadora de serviços públicos, a própria Constituição Federal já estabelece que as empresas devem responder.

Em situações de furto ou roubo a passageiros, entretanto, não se trata de ato de um preposto da empresa, mas sim de terceiros. Nesse caso, portanto, estamos analisando se seria conveniente responsabilizar a empresa de transporte, não por atos dos agentes, mas por omissão no dever de prover segurança irrestrita no interior dos veículos. Ao menos é o que se depreende da leitura do texto da justificção constante do projeto de lei em tela. Esse tipo de responsabilização independente de culpa seria similar à dos danos nucleares instituídos na alínea d do inciso XXIII do art. 21 da Carta Magna. Tal pretensão não nos parece razoável.

Não há como impor às empresas de transporte urbano essa responsabilidade. Motoristas ou cobradores não teriam como revistar passageiros no embarque ou mesmo impedi-los de praticar atos ilícitos. Não haveria, via de regra, omissão na prestação do serviço no caso de furto ou roubo. Vê-se que a situação é bem diferente da existente no transporte aéreo, no qual há identificação de passageiros e embarque por áreas restritas.





A título de comparação, citamos a decisão do Superior Tribunal de Justiça que pacificou o entendimento de que a “concessionária de serviço público de transporte não tem responsabilidade civil em caso de assédio sexual cometido por terceiro em suas dependências. Por maioria de votos, o colegiado decidiu que a importunação sexual no transporte de passageiros, cometida por pessoa estranha à empresa, configura fato de terceiro, que rompe o nexo de causalidade entre o dano e o serviço prestado pela concessionária – excluindo, para o transportador, o dever de indenizar”.<sup>1</sup> O entendimento da jurisprudência está coerente com a realidade do caso em análise.

É oportuno também dizer que o ordenamento jurídico já permite responsabilização civil no caso de omissão. Entretanto, é preciso haver conduta culposa da empresa e nexo causal com o dano. A situação teria de ser avaliada no caso concreto e não *a priori*, como pretende a Autora.

Por fim, em uma abordagem consequencialista, a aprovação da matéria poderia provocar aumento dos custos dos serviços, os quais seriam repassados às tarifas, onerando ainda mais a população que precisa dos serviços de transporte público.

Diante do exposto, embora estejamos sensíveis aos problemas dos usuários dos transportes terrestres, nossa visão é a de que a previsão de instrumentos de prevenção a roubos e furtos na regulamentação dos serviços outorgados traria maior eficiência do que simplesmente se impor o risco integral às empresas.

Por essas razões, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela rejeição do PL nº 537, de 2022.

Sala da Comissão, em 26 de outubro de 2022.

**Deputado HILDO ROCHA**

**Relator**

<sup>1</sup> <https://www.stj.jus.br/sites/porta/p/Paginas/Comunicacao/Noticias/16122020-Segunda-Secao-define-que-concessionaria-nao-tem-de-indenizar-vitima-de-assedio-no-transporte-publico.aspx>



\* C D 2 2 3 5 1 0 6 0 0 6 0 0 \*

