

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.445, DE 2022

(Da Sra. Deputada Adriana Ventura)

Acrescenta parágrafo ao art. 736 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, que institui o Código Civil, para disciplinar a carona solidária.

EMENDA ADITIVA

Inclusão do seguinte parágrafo:

“§ 3º As disposições previstas neste artigo não são aplicáveis ao transporte coletivo de passageiros, submetido às normas estabelecidas na Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, na Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 e aos regulamentos e atos indicados no artigo 731 do Código Civil”.

JUSTIFICAÇÃO

A alteração legislativa parece simples e benéfica ao interesse público, entretanto, como aprofundado a seguir, tem reflexos negativos para os consumidores e para a própria política pública de transporte. A proposição pode gerar um desequilíbrio no setor de transporte e levar a um não atendimento da população, em especial quando se fala em regiões de menor atratividade financeira.

A proposta ainda coloca em risco a vida dos “passageiros solidários”, que estão sujeitos a acidentes e a veículos sem fiscalização ou normas que não adotam as normas adequadas para o transporte de pessoas.

O PL 2445/22, apesar da louvável intenção de incentivar a carona solidária, vênia devida, desvirtua a natureza não econômica do transporte gratuito, ampliando seu escopo e, o que é mais grave, reduz a responsabilidade do transportador, fatores que impactam a política pública de transporte, com gravíssimas repercussões de interesse público.

Em caso de aprovação do projeto de lei proposto, cria, na prática, uma figura *sui generis* de transporte remunerado de elevado risco à segurança da pessoa transportada (condição de manutenção do veículo, superlotação, qualificação do motorista), sem mínimas condições de reparação indenizatória (seguro, responsabilidade civil objetiva) e com tratamento assimétrico em relação a outros modais de transporte individual (táxi e uber) e coletivo (serviço regular e de fretamento).



* C D 2 3 1 1 8 6 9 9 8 7 0 0 LexEdit

Afinal, sob o pretexto de “compartilhamento de custos decorrentes de carona solidária” se institucionalizará verdadeiro transporte remunerado, sem observância da responsabilidade objetiva e obrigações regulatórias dos demais modais remunerados.

Vale ressaltar que o transporte gratuito pode se dar em veículo individual ou coletivo. No último caso, a discrepância entre as obrigações é ainda mais notória.

A Lei 10.233, de 5.6.01, recentemente alterada e debatida nesta Casa, trata da prestação não regular de transporte coletivo de passageiros (serviço privado - fretamento), e, também, de outras formas de delegação, como a prestação regular (serviço público), ambos integrantes de um complexo ecossistema, cujo equilíbrio é indispensável para manter a mobilidade sustentável e segura de todos os brasileiros.

O PL 2445/22 dará suporte, inclusive, aos aplicativos, que usam das mais variadas investidas para que possam fazer transporte remunerado (atividade privada) com atuação similar à do transporte regular (serviço público), contudo, sem os mesmos ônus.

Explica-se melhor: o transporte não regular (fretamento) é modalidade privada de transporte coletivo de passageiros, prestado paralelamente ao transporte regular (serviço público). Embora materialmente iguais (destinam-se ao transporte coletivo de pessoas), tais atividades encontram-se subordinadas a regimes jurídicos completamente diferentes.

Sobre o transporte regular, por se tratar de serviço público, incide um conjunto muito mais rígido e gravoso de requisitos e vedações a serem observados pelos autorizatários, lastreadas na Constituição e em leis. Isso quer dizer que preservar a existência do serviço público, sua continuidade, qualidade e segurança é responsabilidade do Estado, afinal, trata-se de é um direito social (art. 6º CF).

Tratando-se de atividade que integra o mínimo existencial garantido pela Constituição, sua oferta na forma de serviço público essencial titularizado pelo Estado impõe ao particular que o prestar sob delegação, uma série de exigências necessárias, tais como: oferta de gratuidades e descontos a grupos vulneráveis, a observância de frequências mínimas de viagens e itinerários determinados, independentemente da rentabilidade dessas rotas, a qualidade da frota e a capacidade financeira das empresas prestadoras, medidas que buscam garantir a universalidade e continuidade do serviço público.

Para a efetiva garantia do direito social ao transporte afigura-se fundamental a preservação do serviço público, já que somente nesta atividade o Estado pode impor, como de fato impõe, ônus regulatórios intimamente ligados ao bem-estar social, como é o caso, por exemplo, das gratuidades e descontos tarifários.

A alteração pretendida, com todo respeito, retira a característica essencial do transporte gratuito, que não comporta remuneração, propiciando que aplicativos usem o subterfúgio para atuar com regularidade, habitualidade e fins econômicos. Um ótimo negócio para o “transportador”, que poderá atuar com as mesmas características de outros modais, contudo, sem as mesmas obrigações.

De maneira expressa, o transporte foi incluído no rol dos direitos sociais constante do artigo 6º da Constituição Federal, elenco que integra o núcleo de direitos constitucionais fundamentais. Consideradas as dimensões continentais do país, à luz

LexEdit



do texto constitucional, o transporte é atividade indispensável à integração nacional, cumprindo função social essencial, especialmente ao promover o acesso universal àqueles que não possuem meios próprios de locomoção e não podem suportar os elevados custos do transporte aéreo.

Devemos observar ainda que já tramita pela Casa Legislativa o Projeto de Lei (PL) 659/2021, que possui o mesmo objetivo do PL nº 2.45/2022.

Art.1º. O Art. 736 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, que “Institui o Código Civil”, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 736º Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade, cortesia ou divisão de custos.

§ 1º Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

§2º Não configura vantagem direta ou indireta o compartilhamento de custos com combustível e pedágio entre passageiro e condutor.”

Art. 2. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Contudo, o relator do PL nº 659/2021 na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), deputado Darci de Matos (PSD/SC), preocupado com uma possível liberação do transporte pirata, adequou seu parecer a fim de garantir a segurança viária. Nesse sentido, inclui o seguinte texto;

Art. 1º O Art. 736 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, que institui o Código Civil, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade, cortesia ou divisão de custos.

.....
§2º Não configura vantagem direta ou indireta o compartilhamento de custos entre passageiro e condutor, desde que previamente acordados entre as partes.

§3º Salvo disposição em contrário, não serão compartilhados os custos relativos a danos sofridos pelo veículo ou a sanções aplicadas por infrações cometidas durante a viagem.”

§4º As disposições previstas neste artigo não são aplicáveis ao transporte coletivo de passageiros, submetido às normas estabelecidas na Lei nº 10.233 2001, de 05 de junho de 2001,

LexEdit
CD231186998700



na Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012 e aos regulamentos e atos indicados no artigo 731. (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Vale ressaltar que o transporte irregular que atua à margem do sistema e escapa ao cumprimento das exigências legais promete redução de preços com base no descumprimento de normas de segurança e eficiência, colocando em risco a qualidade do serviço e a vida dos passageiros. Os lamentáveis acidentes fatais ocorridos nos últimos 2 anos ilustram isso.

Imperioso, o transporte é um direito constitucional de todos, inclusive de quem não pode pagar por ele. A segurança do passageiro transportado é o principal balizador do transporte.

Nesse contexto, vênia devida, o PL nº 2.445/2022 compromete a segurança viária e do cidadão, o qual, além de não poder responsabilizar o transportador, sequer terá uma cobertura de seguro.

Face o exposto, sugerimos a presente emenda, para garantir que não será realizada o transporte ilegal de passageiros e que serão respeitadas as legislações vigentes relativas ao transporte coletivo de passageiros.

Sala das Sessões, em 28 de março de 2023.

Deputada HELENA LIMA

(MDB-RR)



LexEdit



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Helena Lima
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD231186998700>