

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **PROJETO DE LEI Nº 1.585, DE 2003**

Dispõe sobre o atendimento aos usuários do transporte público rodoviário de passageiros, na hipótese de atraso ou interrupção da viagem.

**Autor:** Deputado WELLINGTON FAGUNDES

**Relator:** Deputado DEVANIR RIBEIRO

## **I - RELATÓRIO**

O Projeto de Lei nº 1.585, de 2003, proposto pelo Deputado Wellington Fagundes, cuida de estabelecer procedimentos que devem ser seguidos pelas empresas de transporte rodoviário de passageiros nas hipóteses de atraso ou interrupção da viagem.

De acordo com a iniciativa, quando ocorrer retardamento superior a duas horas, o transportador deve oferecer alimentação gratuita ao usuário; havendo retardamento superior a quatro horas, a exigência é de que seja propiciada ao usuário hospedagem gratuita.

A par dessas exigências, o projeto ordena, ainda, que as empresas transportadoras mantenham sala especial nos terminais rodoviários das cidades com população superior a quarenta mil habitantes, com o fito de acomodar os usuários no caso de haver atraso superior a uma hora, em relação ao horário de saída da viagem.

Ao justificar a propositura, o autor lembra que o que está a propor é apenas uma equivalência do tratamento dispensado ao usuário do transporte rodoviário com o do transporte aéreo. Afirma que a regulamentação federal que se ocupa do transporte rodoviário de passageiros é falha, pois traz apenas algumas poucas regras relacionadas ao tema.

Analizada pela Comissão de Defesa do Consumidor, a matéria foi aprovada por unanimidade naquele órgão técnico.

Nesta Comissão, não foram apresentadas emendas à iniciativa.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

A proposta, acertadamente, procura imprimir no contrato de transporte rodoviário de passageiro o mesmo tratamento zeloso que o legislador, há muito, dispensou ao usuário do transporte aéreo, em se tratando de atraso ou interrupção do transporte contratado.

Nessas circunstâncias, é impossível não reconhecer que os aborrecimentos e estorvos enfrentados pelos usuários do serviço de transporte rodoviário de passageiros equivalem, para dizer o mínimo, aos suportados pelos usuários de avião.

Tanto é assim que, nessa direção, já aponta o Decreto nº 2.521, de 1998, que cuida do transporte interestadual e internacional de passageiros, garantindo ao usuário *“receber, às expensas da transportadora, enquanto perdurar a situação, alimentação e pousada, nos casos de venda de mais de um bilhete de passagem para a mesma poltrona, ou interrupção ou retardamento da viagem, quando tais fatos forem imputados à transportadora”* (art. 29, XV).

Também o novo Código Civil, de 2002, leva em conta aquele fato, ao determinar que o transportador, ocorrendo interrupção da viagem,

fica obrigado a concluir o transporte, devendo responsabilizar-se pela alimentação e estada do usuário, enquanto perdurar a espera por novo transporte.

Muito embora o Decreto nº 2.521/98 e o Código Civil, como visto acima, venham ao socorro do passageiro quando ocorre comprometimento do transporte contratado, não o fazem de forma abrangente (em termos jurisdicionais) e completa (em termos de hipóteses de comprometimento).

Em relação ao citado decreto, sua aplicação está restrita ao serviço de transporte rodoviário de passageiros de âmbito federal. No plano estadual, portanto, fica-se ao sabor da existência de norma estadual que assegure o direito do usuário.

No que tange ao Código Civil, suas disposições alcançam a hipótese de interrupção do transporte, ou seja, a defesa do direito do usuário na situação em que, já tendo tido início, o transporte não transcorre conforme ajustado. É o caso do veículo que apresenta defeito ao longo do trajeto. Falta, todavia, também deixar patente que o adiamento do início da viagem contratada dá causa ao cumprimento das mesmas obrigações previstas para o transportador na hipótese de interrupção.

Daí a oportunidade e conveniência da sugestão que nos é aqui trazida, desde que se modifique a forma como foi apresentada. Para contemplar os interesses dos usuários de qualquer sistema de transporte, seja ele público ou privado, interestadual ou intermunicipal, a melhor solução é ajustar a redação existente no Código Civil, de sorte que qualquer relação contratual no setor de transporte fique sujeita à responsabilidade do transportador na situação em que ocorra algum comprometimento da viagem contratada.

Quanto à proposta de se obrigar as empresas de transporte a manterem salas de espera nos terminais rodoviários de cidades com mais de quarenta mil habitantes, parece haver excessiva intromissão do legislador em matéria concernente à regulação dos serviços, vez que a disparidade de situações existentes recomenda que se examine caso a caso sugestões desse tipo, levando-se em conta o poder econômico das empresas, a demanda do mercado, as limitações físicas da infra-estrutura construída e o grau de ocorrência de problemas no local.

Sendo o que se tinha a dizer, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.585-A, de 2003, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2005.

Deputado DEVANIR RIBEIRO  
Relator

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.585-A, DE 2003

Modifica o art. 741 do Código Civil, que cuida da responsabilidade do transportador em caso de interrupção do transporte.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica o art. 741 da Lei nº 10.406, de 2002, que institui o Código Civil, de forma a equiparar as hipóteses de interrupção do transporte e de adiamento do início do transporte, para efeito do cumprimento de obrigações por parte do transportador.

Art. 2º O art. 741 da Lei nº 10.406, de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 741. Adiando-se ou interrompendo-se a viagem por qualquer motivo, ainda que em consequência de evento imprevisível, fica o transportador obrigado a realizar ou concluir o transporte contratado, no próprio veículo ou em outro da mesma categoria, ou, com a anuência do passageiro, por modalidade diferente, à sua custa, correndo também por sua conta as despesas de estada e alimentação do usuário, durante a espera de novo transporte. (NR)”*

Art. 3º Esta Lei entra em vigor trinta dias após a data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2005.

Deputado DEVANIR RIBEIRO  
Relator