



CÂMARA DOS DEPUTADOS
PROJETO DE LEI N.º 3.111-B, DE 2008
(Do Sr. Edigar Mão Branca)

Dispõe sobre os atrasos na prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo internacional e interestadual de passageiros e dá outras providências; tendo pareceres: da Comissão de Defesa do Consumidor, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. CHICO LOPES) e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste, com substitutivo (relator: DEP. CHICO DA PRINCESA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DEFESA DO CONSUMIDOR;

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (MÉRITO E ART. 54, RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Defesa do Consumidor:

- parecer do relator
- 1º substitutivo oferecido pelo relator
- complementação de voto
- 2º substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece regras para o atendimento dos passageiros, padrões de fiscalização por parte do Poder Público e critérios para a punição das empresas prestadoras do serviço de transporte rodoviário coletivo internacional e interestadual de passageiros, nas situações de atraso ou interrupção na prestação do serviço.

Art. 2º O atraso na partida de qualquer viagem do serviço de transporte rodoviário coletivo internacional e interestadual, por período superior a uma hora, implicará no pagamento de multa, pelo transportador, no valor de R\$ 500,00 (quatrocentos reais) para cada passageiro.

§ 1º Quando o atraso for superior a três horas, o valor da multa devida será de R\$ 800,00 (oitocentos reais) para cada passageiro e mais igual valor para o Tesouro Nacional.

§ 2º Em todos os casos, o transportador será responsável pelo embarque do passageiro em veículo de mesma categoria ou de categoria de serviço superior, para o mesmo destino, ou restituirá, de imediato, se o passageiro o preferir, o valor do bilhete de passagem.

§ 3º Todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem, correrão por conta do transportador contratual, devendo ser fornecidas ou reembolsadas, de imediato, mediante a apresentação de nota fiscal pelo passageiro, sem prejuízo da responsabilidade civil do transportador e do pagamento das multas devidas.

§ 4º As multas por passageiro previstas neste artigo serão devidas em dobro, no caso de passageiros idosos, mulheres grávidas, mulheres ou homens acompanhados de crianças com idade inferior a dois anos, crianças com idade inferior a doze anos.

Art. 3º Cabe ao Poder Público manter agentes para fiscalizar o cumprimento das normas e orientar os passageiros sobre os seus direitos em todas

as áreas de embarque dos terminais rodoviários, durante todo o período de operação do terminal.

§ 1º O agente do Poder Público não poderá se omitir diante de denúncias apresentadas pelos passageiros, sob pena de ficar caracterizada a ação de retardar ou deixar de praticar, indevidamente, ato de ofício.

§ 2º A inobservância das disposições previstas neste artigo sujeitam os agentes públicos responsáveis às cominações previstas no inciso III do art. 12 da Lei nº 8.429, de 02 de junho de 1992, sem prejuízo das sanções penais, civis e administrativas previstas na legislação específica.

Art. 4º O administrador da rodoviária deverá informar os passageiros, de maneira ostensiva e tempestiva, sobre os horários previstos para a partida e chegada dos ônibus, bem como sobre eventuais atrasos e os motivos que lhe deram causa.

Art. 5º O art. 741 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, que institui o Código Civil, 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. 6º As exigências previstas nesta Lei não eximem a empresa transportadora das obrigações impostas pela Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo estabelecer regras que garantam o atendimento dos usuários do serviço público de transporte rodoviário coletivo internacional e interestadual, especialmente nos casos de atraso e interrupção das viagens, situações provocadoras de grandes transtornos para os passageiros.

Adicionalmente, buscamos tornar mais severas e eficazes as penas para as empresas que derem causa a atrasos, além de determinar instrumentos para combater a inércia atualmente verificada na ação do Poder Público, especialmente quanto à presença e atuação dos agentes públicos na fiscalização das irregularidades e do descumprimento de normas, bem como no atendimento aos usuários.

É importante destacar que as regras do transporte aéreo já garantem ao passageiro, nos casos de atraso ou interrupção da prestação do serviço, algumas das medidas aqui sugeridas para os usuários do transporte rodoviário, de forma que a presente proposição busca corrigir essa inaceitável diferenciação entre as modalidades de transporte.

Identificamos, ainda, a necessidade de se modificar o art. 741 do 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. Estabelecendo essa equiparação no âmbito do direito civil, cuja competência legislativa é privativa da União, fica dispensada a existência de norma estadual que assegure o direito do usuário, nas hipóteses em que o serviço de transporte coletivo seja de competência dos Estados, como no transporte intermunicipal.

Por fim, buscamos explicitar o alcance das normas do Código de Defesa do Consumidor sobre as relações de consumo aqui abordadas, as quais continuam tendo plena eficácia, bem como estabelecemos um prazo de vacância para a lei que se originar da presente proposta, de forma que possam ocorrer as necessárias alterações nas estruturas das empresas e do Poder Público.

Pelo alcance social da matéria, esperamos receber o necessário apoio dos eminentes Parlamentares.

Sala das Sessões, em 26 de março de 2008.

Deputado EDIGAR MÃO BRANCA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 8.429, DE 2 DE JUNHO DE 1992

Dispõe sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de enriquecimento ilícito no exercício de mandato, cargo, emprego ou função na administração pública direta, indireta ou fundacional e dá outras providências.

.....

**CAPÍTULO III
DAS PENAS**

Art. 12. Independentemente das sanções penais, civis e administrativas, previstas na legislação específica, está o responsável pelo ato de improbidade sujeito às seguintes cominações:

I - na hipótese do art. 9º, perda dos bens ou valores acrescidos ilicitamente ao patrimônio, ressarcimento integral do dano, quando houver, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de oito a dez anos, pagamento de multa civil de até três vezes o valor do acréscimo patrimonial e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de dez anos;

II - na hipótese do art. 10, ressarcimento integral do dano, perda dos bens ou valores acrescidos ilicitamente ao patrimônio, se concorrer esta circunstância, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de cinco a oito anos, pagamento de multa civil de até duas vezes o valor do dano e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de cinco anos;

III - na hipótese do art. 11, ressarcimento integral do dano, se houver, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de três a cinco anos, pagamento de multa civil de até cem vezes o valor da remuneração percebida pelo agente e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de três anos.

Parágrafo único. Na fixação das penas previstas nesta Lei o juiz levará em conta a extensão do dano causado, assim como o proveito patrimonial obtido pelo agente.

CAPÍTULO IV DA DECLARAÇÃO DE BENS

Art. 13. A posse e o exercício de agente público ficam condicionados à apresentação de declaração dos bens e valores que compõem o seu patrimônio privado, a fim de ser arquivada no Serviço de Pessoal competente.

§ 1º A declaração compreenderá imóveis, móveis, semoventes, dinheiro, títulos, ações, e qualquer outra espécie de bens e valores patrimoniais, localizados no País ou no exterior, e, quando for o caso, abrangerá os bens e valores patrimoniais do cônjuge ou companheiro, dos filhos e de outras pessoas que vivam sob a dependência econômica do declarante, excluídos apenas os objetos e utensílios de uso doméstico.

§ 2º A declaração de bens será anualmente atualizada e na data em que o agente público deixar o exercício do mandato, cargo, emprego ou função.

§ 3º Será punido com a pena de demissão, a bem do serviço público, sem prejuízo de outras sanções cabíveis, o agente público que se recusar a prestar declaração dos bens, dentro do prazo determinado, ou que a prestar falsa.

§ 4º O declarante, a seu critério, poderá entregar cópia da declaração anual de bens apresentada à Delegacia da Receita Federal na conformidade da legislação do Imposto sobre a Renda e proventos de qualquer natureza, com as necessárias atualizações, para suprir a exigência contida no caput e no § 2º deste artigo.

LEI Nº 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002

Institui o Código Civil.

PARTE ESPECIAL

LIVRO I DO DIREITO DAS OBRIGAÇÕES

TÍTULO VI DAS VÁRIAS ESPÉCIES DE CONTRATO

CAPÍTULO XIV DO TRANSPORTE

Seção II Do Transporte de Pessoas

Art. 741. Interrompendo-se a viagem por qualquer motivo alheio à vontade do transportador, ainda que em consequência de evento imprevisível, fica ele obrigado a concluir o transporte contratado em outro veículo 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.

Art. 742. O transportador, uma vez executado o transporte, tem direito de retenção sobre a bagagem de passageiro e outros objetos pessoais deste, para garantir-se do pagamento do valor da passagem que não tiver sido feito no início ou durante o percurso.

LEI Nº 8.078, DE 11 DE SETEMBRO DE 1990

Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências.

TÍTULO I DOS DIREITOS DO CONSUMIDOR

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O presente Código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos artigos 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 3.111, de 2008, “estabelece regras para o atendimento dos passageiros, padrões de fiscalização por parte do Poder Público e critérios para a punição das empresas prestadoras do serviço de transporte

rodoviário coletivo internacional e interestadual de passageiros, nas situações de atraso ou interrupção da prestação do serviço”.

Prevê multa ao transportador, no valor de quatrocentos reais por passageiro, em caso de atraso na partida de transporte rodoviário coletivo, por período superior a uma hora, elevando-se para mil e seiscentos reais por passageiro, quando o atraso superar a três horas. Pelo que se depreende do texto, a multa seria paga ao passageiro, no primeiro caso, e, na segunda hipótese, metade seria destinada ao Tesouro Nacional. O valor da multa dobraria, em caso de passageiros idosos, grávidas, pessoas acompanhadas de crianças com menos de dois anos e crianças com menos de doze anos.

O pagamento da multa não obstaría o dever de o transportador embarcar o passageiro “em veículo de mesma categoria ou de categoria de serviço superior, para o mesmo destino” ou de restituir de imediato valor pago pelo bilhete de passagem, a critério do consumidor. Além disso, arcaria com “todas as despesas decorrentes da interrupção ou atraso da viagem, inclusive transporte de qualquer espécie, alimentação e hospedagem (...), devendo ser fornecidas ou reembolsadas, de imediato, mediante a apresentação de nota fiscal pelo passageiro, sem prejuízo da responsabilidade civil do transportador (...)”.

A proposição não descarta das obrigações do Poder Público, que ficaria expressamente responsável por “manter agentes para fiscalizar o cumprimento das normas e orientar os passageiros sobre os seus direitos em todas as áreas de embarque dos terminais rodoviários, durante todo o período de operação do terminal”. A inércia do agente diante de denúncias feitas pelos consumidores caracterizaria a conduta de retardamento ou omissão ilícita de ato de ofício, sujeitando-o “às cominações previstas no inciso III do art. 12 da Lei nº 8.429, de 02 de junho de 1992, sem prejuízo das sanções penais, civis e administrativas previstas na legislação específica”.

Pelo que se pode deduzir do texto, a conduta sancionada seria a prevista no inciso II do art. 11 da chamada “Lei de Improbidade Administrativa”¹, a saber:

¹ Também conhecida como “Lei do Colarinho Branco”, do mesmo modo que a Lei nº 7.492, de 16 de junho de 1986, que “Define os crimes contra o sistema financeiro nacional, e dá outras providências”.

Art. 11. Constitui ato de improbidade administrativa que atenta contra os princípios da administração pública qualquer ação ou omissão que viole os deveres de honestidade, imparcialidade, legalidade, e lealdade às instituições, e notadamente:

.....
 II - retardar ou deixar de praticar, indevidamente, ato de ofício;

As sanções são previstas nos seguintes termos:

Art. 12. Independentemente das sanções penais, civis e administrativas, previstas na legislação específica, está o responsável pelo ato de improbidade sujeito às seguintes cominações:

.....
 III - na hipótese do art. 11, ressarcimento integral do dano, se houver, perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de três a cinco anos, pagamento de multa civil de até cem vezes o valor da remuneração percebida pelo agente e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de três anos.

Parágrafo único. Na fixação das penas previstas nesta lei o juiz levará em conta a extensão do dano causado, assim como o proveito patrimonial obtido pelo agente.

O art. 4º do projeto de lei atribui responsabilidade específica para o administrador do terminal rodoviário, no sentido de informar os passageiros, ostensiva e tempestivamente, quanto aos “horários previstos de partida e chegada de ônibus, bem como sobre eventuais atrasos e os motivos que lhes deram causa”.

A iniciativa propõe alteração ao art. 741 do Código Civil, para que seja aplicável também aos casos de “adiamento” de viagem, e não apenas de “interrupção”, a obrigação de o transportador de pessoas “realizar ou concluir o transporte contratado”, nas condições que especifica, entre elas arcar com “as despesas de estada e alimentação do usuário, durante a espera de novo transporte”.

As exigências estabelecidas na nova lei não eximiriam a empresa transportadora das obrigações impostas pela Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – o Código de Proteção e Defesa do Consumidor (CDC).

É estabelecido um prazo de *vacatio legis*, de noventa dias, contados da publicação oficial do diploma legal.

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva de mérito pelas Comissões de Defesa do Consumidor, Viação e Transportes, e Constituição e Justiça e de Cidadania, conforme o art. 24, II, do Regimento Interno da Casa, em regime de tramitação ordinária. No prazo regimental, que correu de 28 de abril a 8 de maio de 2008, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A iniciativa parlamentar do ilustre Deputado Edigar Mão Branca tem propósitos evidentemente elogiosos, com preocupações sociais elevadas e abrangentes, ao contemplar medidas que coíbam os abusos praticados por transportadores rodoviários de passageiros, de resto amplamente conhecidos por todos os eleitores dos membros deste Parlamento.

Por outro lado, a questão relativa ao “transporte rodoviário de passageiros” é objeto de mais de uma centena de projetos de lei, em tramitação ou arquivados, na Câmara dos Deputados, o que evidencia, de um lado, a importância do assunto e, de outro, lamentavelmente, que o Poder Público – Legislativo e Executivo – ainda não foi capaz de suprir regulamentação ou atuar de modo a dar solução adequada e eficaz aos atrasos e interrupções de viagens rodoviárias, particularmente as interestaduais e internacionais.

Um exemplo de proposição que aponta em idêntico sentido da iniciativa em apreciação é o Projeto de Lei nº 1.585, de 2003, do ilustre Deputado Wellington Fagundes, que, aprovado inicialmente por este Colegiado, recebeu Parecer, Voto e Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com a seguinte redação, da lavra do destacado 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.

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.

Recebeu, essa Emenda Global, parecer favorável pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, sendo Relator o nobre Deputado Aníbal Gomes, que votou nos seguintes termos:

O projeto de lei foi apresentado elegendo-se como embasamento o inciso IX do artigo 22 da Constituição da República (competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte).

No entanto, à vista do previsto no inciso XII, alínea e, do artigo 21, comandos normativos federais em sede de Direito Administrativo não poderiam dirigir-se ao transporte intermunicipal de passageiros, o que prejudica a abrangência do projeto.

Da mesma forma, o disposto no artigo 3º (instalação de salas especiais nos terminais rodoviários) além de parecer-me um absurdo, lança o texto do projeto no vício da inconstitucionalidade.

Não pode a União (tampouco o poderiam as demais entidades do Poder Público) determinar às transportadoras a instalação de tais salas. Nada no texto constitucional serve de base para tal iniciativa.

Por fim, é bom lembrar que o nível de detalhe observado no projeto é próprio dos decretos regulamentadores.

Isto ajuda a concluir que a matéria, ao menos na forma do texto apresentado, não poderia ser iniciada no Legislativo.

A Comissão de Viação e Transportes parece ter-se apercebido desse problema, pelo que ofereceu sugestão que merece o elogio desta Comissão: converteu a idéia, sem o detalhamento original, em matéria de Direito Civil.

A solução é juridicamente válida e a forma adotada correta.

Pelo exposto, opino pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa, na forma do substitutivo adotado na CVT, do PL nº 1.585, de 2003, e pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do substitutivo adotado na Comissão de Viação e Transportes.

Como se constata, o Substitutivo ao Projeto de Lei nº 1.585-A, de 2003, resultou da análise de questões em grande parte idêntica às preocupações manifestadas pelo ilustre Autor do Projeto de Lei nº 3.111, de 2008, sob o escrutínio desta Comissão de Defesa do Consumidor, com a vantagem de resolver adequadamente a questão por alteração a diploma de aplicação nacional, o Código Civil Brasileiro, e em abrangendo todo e qualquer tipo de transporte de passageiro, inclusive o intermunicipal e o intramunicipal, além do interestadual e o internacional (neste caso, nos contratos sob jurisdição brasileira).

No que tange às multas, assim como as demais sanções aplicáveis – administrativas, civis e penais –, queremos crer que o sistema do Código de Proteção e Defesa do Consumidor e do próprio Código Civil já disciplinam adequadamente a matéria, permitindo, inclusive, que os valores sejam fixados, pelos órgãos do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor, de conformidade com as circunstâncias de cada ocorrência e a necessidade de agravamento da reprimenda,

podendo chegar, inclusive, à suspensão da atividade do transportador, sem prejuízo de o consumidor buscar a reparação civil junto ao Poder Judiciário.

Aliás, a “multa”, que o projeto define, em parte, com caráter indenizatório, termina por se demonstrar, da forma como está contemplada, potencialmente excessiva – em face de bilhetes para trajetos curtos e em veículos de padrão mais simples –, ou insuficientes – em trajetos longos ou internacionais e em veículos de alto padrão.

Quanto à adoção da hipótese de conduta por improbidade administrativa, nos termos da Lei nº 8.429, de 1992, parece-nos impossível ao caso de agente público que omita ou retarde providências em face de denúncia de consumidor, na espécie de que se cogita na proposição. Senão, vejamos: a referida lei, em seu art. 1º, define com razoável clareza seu âmbito de abrangência e aplicação:

Art. 1º Os atos de improbidade praticados por qualquer agente público, servidor ou não, contra a administração direta, indireta ou fundacional de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios, de Território, de empresa incorporada ao patrimônio público ou de entidade para cuja criação ou custeio o erário haja concorrido ou concorra com mais de cinquenta por cento do patrimônio ou da receita anual, serão punidos na forma desta lei.

Parágrafo único. Estão também sujeitos às penalidades desta lei os atos de improbidade praticados contra o patrimônio de entidade que receba subvenção, benefício ou incentivo, fiscal ou creditício, de órgão público bem como daquelas para cuja criação ou custeio o erário haja concorrido ou concorra com menos de cinquenta por cento do patrimônio ou da receita anual, limitando-se, nestes casos, a sanção patrimonial à repercussão do ilícito sobre a contribuição dos cofres públicos.

Além disso, as cominações pretendidas, do art. 12, III, da citada lei, não se coadunam, salvo melhor juízo, com as condutas ilícitas que se pretende coibir e apenar, quais sejam: “perda da função pública, suspensão dos direitos políticos de três a cinco anos, pagamento de multa civil de até cem vezes o valor da remuneração percebida pelo agente e proibição de contratar com o Poder Público ou receber benefícios ou incentivos fiscais ou creditícios, direta ou

indiretamente, ainda que por intermédio de pessoa jurídica da qual seja sócio majoritário, pelo prazo de três anos”.

Por outro lado, a legislação de regência dos servidores públicos, estatutários ou celetistas, e dos contratos administrativos tendo por objeto a prestação indireta de serviços públicos, já contém previsões específicas para o sancionamento, na hipótese de descumprimento do dever de ofício por parte de agentes públicos, como cabível à espécie.

Tais considerações e arrazoados recomendam, portanto, alterações ao texto original da proposição, mantendo-se incólumes os dispositivos que não esbarram nos óbices materiais e formais demonstrados.

Adicionalmente, o exame da matéria em pauta nos leva a propor reformulação do projeto de lei de modo a atingir uma aplicação mais extensiva, abarcando todo e qualquer meio de transporte de pessoas, público ou particular, assim como os respectivos terminais, na linha das disposições dos arts. 734 a 742 do Código Civil, sob a perspectiva de que todo usuário de tais serviços ou locais, na qualidade de específica e consumidor, de usuário de facilidades integrantes das instalações ou de simples transeunte, merecem atenção e cuidados equivalentes e integrados, por parte da legislação pátria.

Pelas razões expostas, **votamos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 3.111, de 2008, na forma do Substitutivo anexo.**

Sala da Comissão, em, 18 de setembro de 2008.

Deputado CHICO LOPES

Relator

1º SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.111, DE 2008

Modifica o art. 741 do Código Civil, que cuida da responsabilidade do transportador de pessoas, em caso de atraso ou interrupção do transporte, estabelece normas de fiscalização e administração de terminais de passageiros, e dá outras providências.

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 a hipótese de interrupção à de adiamento do transporte de pessoas, para efeito do cumprimento de obrigações por parte do transportador, e estabelece normas para a fiscalização de serviços e administração de terminais de transportes coletivos ou particulares e para o registro, orientação e encaminhamento de reclamações e denúncias pelos usuários de serviços e terminais de transportes terrestres.

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 Incumbe ao Poder Público fiscalizar o cumprimento das normas e orientar os passageiros sobre os seus direitos, em todos os terminais de serviços de transportes integrados, durante todo o horário de operação de partidas e chegadas de meios de transporte.

§ 1º O agente público incumbido das atribuições previstas no *caput* deverá fazer o devido registro, prestar a orientação cabível e dar célere andamento às reclamações e denúncias apresentadas pelos usuários dos serviços e terminais de transportes, inclusive em relação aos serviços complementares ou conexos (transporte coletivo integrado, por ônibus, trem, metrô; translados públicos ou particulares; táxis; e assemelhados), inclusive com encaminhamento ao órgão do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor ou a canal de comunicação por este estabelecido, quando não puder resolver a questão suscitada pelo interessado.

§ 2º O administrador de terminal de transportes públicos ou privados deverá adotar as medidas necessárias para que o usuário dos serviços sob

sua jurisdição seja informado, ostensiva e tempestivamente, sobre os horários e locais previstos de chegada e saída dos veículos, com ênfase quanto a eventuais atrasos ou alterações, declinando os motivos que lhes deram causa e orientando sobre as providências operacionais acaso necessárias, de modo a minimizar problemas e prejuízos, tendo em vista o conforto e o bem-estar dos consumidores e transeuntes do local.

§ 3º Para os fins deste artigo, os órgãos públicos responsáveis, em nível federal, estadual, distrital e municipal, firmarão convênios de cooperação, tendo em vista a melhor realização dos fins de proteção e defesa do usuário de serviços e terminais públicos e particulares de transportes.

Art. 4º O atraso na partida ou a interrupção dolosa ou culposa, de qualquer viagem do serviço de transporte, implicará o pagamento de multa fixada pelo órgão competente do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor, sem prejuízo das demais sanções aplicáveis nos termos da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – Código de Proteção e Defesa do Consumidor ou da legislação especial.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 18 de setembro de 2008.

Deputado CHICO LOPES
Relator

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

Em reunião da Comissão de Defesa do Consumidor, realizada em 05 de novembro de 2008, durante a discussão do parecer ao Projeto de Lei nº 3.111, de 2008, o nobre Deputado Celso Russomanno sugeriu alterar, no art. 1º, no art. 2º e nos §§ 1º, 2º e 3º do Substitutivo que apresentei ao Projeto, a expressão “usuário” pela expressão “consumidor”. Sugeriu, ainda, incluir parágrafo especificando que os direitos dos consumidores de que trata esta Lei deverão ser afixados nas rodoviárias, nas cabines de venda de passagens e nos veículos.

Por tratar-se de modificações que aperfeiçoam o Substitutivo, achei por bem acatá-las.

Voto, portanto, pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.111, de 2008, com o substitutivo anexo, contendo as alterações propostas.

Sala da Comissão, em 05 de novembro de 2008.

Deputado CHICO LOPES
Relator

2º SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.111, DE 2008

Modifica o art. 741 do Código Civil, que cuida da responsabilidade do transportador de pessoas, em caso de atraso ou interrupção do transporte, estabelece normas de fiscalização e administração de terminais de passageiros, e dá outras providências.

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 a hipótese de interrupção à de adiamento do transporte de pessoas, para efeito do cumprimento de obrigações por parte do transportador, e estabelece normas para a fiscalização de serviços e administração de terminais de transportes coletivos ou particulares e para o registro, orientação e encaminhamento de reclamações e denúncias pelos consumidores de serviços e terminais de transportes terrestres.

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 consumidor, durante a espera de novo transporte.” (NR)

Art. 3º Incumbe ao Poder Público fiscalizar o cumprimento das normas e orientar os passageiros sobre os seus direitos, em todos os terminais de serviços de transportes integrados, durante todo o horário de operação de partidas e chegadas de meios de transportes.

§ 1º O agente público incumbido das atribuições previstas no *caput* deverá fazer o devido registro, prestar a orientação cabível e dar célere andamento às reclamações e denúncias apresentadas pelos consumidores dos serviços e terminais de transportes, inclusive em relação aos serviços complementares ou conexos (transporte coletivo integrado, por ônibus, trem, metrô; translados públicos ou particulares; táxis; e assemelhados), inclusive com encaminhamento ao órgão do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor ou a canal de comunicação por este estabelecido, quando não puder resolver a questão suscitada pelo interessado.

§ 2º O administrador de terminal de transportes públicos ou privados deverá adotar as medidas necessárias para que o consumidor dos serviços sob sua jurisdição seja informado, ostensiva e tempestivamente, sobre os horários e locais previstos de chegada e saída dos veículos, com ênfase quanto a eventuais atrasos ou alterações, declinando os motivos que lhes deram causa e orientando sobre as providências operacionais acaso necessárias, de modo a minimizar problemas e prejuízos, tendo em vista o conforto e o bem-estar dos consumidores e transeuntes do local.

§ 3º Para os fins deste artigo, os órgãos públicos responsáveis, em nível federal, estadual, distrital e municipal, firmarão convênios de cooperação, tendo em vista a melhor realização dos fins de proteção e defesa do consumidor de serviços e terminais públicos e particulares de transportes.

§ 4º Os direitos dos consumidores de serviços e terminais públicos e particulares de transportes terrestres deverão ser afixados nas rodoviárias, nas cabines de venda de passagens e nos veículos.

Art. 4º O atraso na partida ou a interrupção dolosa ou culposa, de qualquer viagem do serviço de transporte, implicará o pagamento de multa fixada pelo órgão competente do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor, sem

prejuízo das demais sanções aplicáveis nos termos da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – Código de Proteção e Defesa do Consumidor ou da legislação especial.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 05 de novembro de 2008.

Deputado CHICO LOPES

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa do Consumidor, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou, com substitutivo, o Projeto de Lei nº 3.111/2008, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Chico Lopes, que apresentou complementação de voto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados

Vital do Rêgo Filho - Presidente, Walter Ihoshi - Vice-Presidente, Ana Arraes, Barbosa Neto, Celso Russomanno, Chico Lopes, Jefferson Campos, João Carlos Bacelar, José Carlos Araújo, Júlio Delgado, Leo Alcântara, Luciana Costa, Luiz Bassuma, Luiz Bittencourt, Rodrigo de Castro, Vinicius Carvalho, Cezar Silvestri, Eduardo da Fonte, Marcelo Guimarães Filho, Nilmar Ruiz e Renato Amary.

Sala da Comissão, em 5 de novembro de 2008.

Deputado VITAL DO RÊGO FILHO

Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 3.111, de 2008, intenta fixar as regras e procedimentos a serem seguidos pelas empresas de transporte rodoviário internacional e interestadual de passageiros e também pelo Poder Público nas hipóteses de atraso ou interrupção da viagem.

Pelo autor, o ilustre deputado Edigar Mão Branca, o atraso acima de uma hora deveria ensejar multa ao transportador no valor de R\$500,00 por cada passageiro. Se o atraso chegar a mais de três horas, o valor da multa seria de R\$800,00, e se envolver passageiros idosos, mulheres ou homens com crianças menores de dois anos, mulheres grávidas ou crianças menores de doze anos, a multa deverá ser em dobro – ou seja, R\$1.000,00 ou R\$1.600,00, a depender do período de atraso.

Ainda pela proposta original, ocorrendo o atraso o transportador deve fornecer ou arcar com despesas de alimentação e hospedagem através de reembolso, sem prejuízo das multas e da responsabilização civil.

O Poder deverá manter agentes para fiscalização e orientação da norma proposta, sujeitando-se o servidor que retardar ou deixar de praticar fiscalização das denúncias por omissão às penas da lei de improbidade administrativa – perda do cargo público, suspensão dos direitos políticos por até cinco anos, multa e proibição de contratar com o poder público, receber benefícios fiscais ou creditícios por três anos – sem prejuízo, ainda, das sanções penais, civis e administrativas.

Propõe que os administradores de rodoviárias devam comunicar de maneira ostensiva e tempestiva os horários de chegada e saída, sobre os atrasos e os motivos que lhe deram causa.

Propõe a alteração da Lei 10.704, de 2002, Código Civil brasileiro, incluindo no art. 741 a previsão de adiamento da viagem.

Por fim, prevê que as penalidades previstas não prejudicam a aplicação da Lei 8.078, de 1990, Código de Defesa do Consumidor.

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.

Analísada pela Comissão de Defesa do Consumidor, apresentou o Relator Substitutivo à matéria, aprovado por unanimidade naquele órgão técnico.

O Substitutivo altera o art. 741 do Código Civil, incluindo a modalidade de responsabilidade do transportador por adiamento da viagem; estabelece procedimentos ao Poder Público, visando a orientação, fiscalização e andamento às denúncias reclamações dos usuários; fixa a obrigação ao administrador das rodoviárias públicas ou privadas de informar ostensiva e tempestivamente sobre os atraso e alterações, indicando os motivos; propõe que os órgãos públicos responsáveis firmem convênio de cooperação para a proteção e defesa dos usuários dos serviços de transporte público; e, ao final, propõe que o atraso ou a interrupção dolosa ou culposa, implicará em multa a ser fixada pelo responsável por órgão do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor, sem prejuízo das sanções do Código de Defesa do Consumidor e de legislação especial.

Nesta Comissão de Viação e Transporte não foram apresentadas emendas à iniciativa.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A matéria do presente Projeto de Lei já foi objeto de deliberação desta Comissão de Viação e Transporte.

No ano de 2004, portanto na Legislatura passada, a CVT deliberou acerca da questão do atendimento aos usuários do transporte público rodoviário de passageiros, na hipótese de atraso ou interrupção da viagem quando da apreciação do PL 1.585, de 2003.

O PL 1.585, de autoria do ex-deputado Wellington Fagundes, recebeu parecer da Comissão de Defesa do Consumidor, desta CVT e da CCJC. Na oportunidade, a Câmara dos Deputados entendeu que o mais adequado, sob os aspectos do mérito, da legalidade, constitucionalidade e técnica legislativa, era o acatamento de Substitutivo aprovado por unanimidade na CVT. O Substitutivo previa a alteração do art. 741 do Código Civil, para incluir no dispositivo a hipótese de responsabilização do transportador pelo adiamento na viagem.

Antes da apreciação de parecer pela CCJC, que acatava a mencionada alteração do art. 741, houve o término da Legislatura, tendo sido arquivada a proposição.

O Projeto de Lei 1.585 não foi desarquivado, tendo sido apresentada a presente proposta, que retoma a questão, contudo pretendendo fazer extremamente severas e desproporcionalmente agravadas as penalidades ao transportador e ao servidor público envolvidos no atraso ou interrupção dos serviços.

Conforme relatamos e como bem observou a Comissão de Defesa do Consumidor em parecer anterior, as sanções previstas no Projeto de Lei 3.111 são as seguintes:

Para as empresas de transporte:

1. No atraso acima de uma hora: multa no valor de R\$500,00 por cada passageiro;
2. No atraso de mais de três horas: multa de R\$800,00 por cada passageiro;

3. Envolvendo passageiros idosos, mulheres ou homens com crianças menores de dois anos, mulheres grávidas ou crianças menores de doze anos: multa em dobro – ou seja, R\$1.000,00 ou R\$1.600,00, por cada passageiro, a depender do período de atraso;
4. No atraso ou interrupção: obrigação do transportador fornecer ou arcar com despesas de alimentação e hospedagem através de reembolso, além de multas e da responsabilização civil; e
5. As penalidades da Lei 8.078, de 1990, Código de Defesa do Consumidor – destacamos as penas de multa, suspensão de fornecimento do serviço, suspensão temporária de atividade de transporte, revogação de concessão ou permissão, cassação de licença, interdição, total ou parcial da atividade empresarial e intervenção administrativa.

Para o servidor público:

1. Nas omissões ou faltas na fiscalização e orientação da norma proposta: penas da lei de improbidade administrativa – perda do cargo público, suspensão dos direitos políticos por até cinco anos, indisponibilidade de bens e ressarcimento ao erário, multa e proibição de contratar com o poder público, receber benefícios fiscais ou creditícios por três anos;
2. Na mesma hipótese acima, as sanções penais, civis e administrativas; e
3. As penalidades da Lei 8.078, de 1990, Código de Defesa do Consumidor, acima referidas.

Verifico que as penalidades, multas e demais sanções previstas, além de excessivas, foram propostas sem considerar elementos próprios da aplicação de penalidades, mesmo as administrativas, notadamente a culpabilidade - o dolo e a culpa.

Preliminarmente, não há que se confundir a imprevisibilidade do evento do art. 741 do Código Civil com a aplicação de penalidade. Quando o art. 741 diz que o transportador deverá concluir o serviço, independente se havia previsão de sua interrupção, não está fixando uma penalidade. Cuida-se de uma

obrigação legal de natureza contratual – o art. 741 encontra-se no título Contratos do Código Civil e trata do contrato de transporte.

O Projeto, tal qual como proposto, possibilitaria, por exemplo, que uma empresa fosse condenada a pagar uma altíssima multa quando houvesse a necessidade de troca de um pneu furado, quando houvesse um bloqueio de rodovia por um acidente ou outro evento, ou por qualquer circunstância alheia à vontade e fora da responsabilidade do transportador. Poderíamos pensar, inclusive, que a empresa poderia receber as graves sanções propostas por deliberada vontade de um passageiro. Vê-se que o PL, não obstante as legítimas intenções do Autor, é excessivo e desproporcionalmente oneroso.

Para a aplicação de multa e outras sanções administrativas, penais e civis, é fundamental a fixação da culpabilidade, da autoria e da materialidade. Estes elementos, data vênia ao ilustre autor, não foram observados no Projeto 3.111, de 2008, principalmente no relativo às empresas de transporte.

Vejo que devem ser retirados do Projeto e do Substitutivo apresentado na Comissão de Defesa do Consumidor, os anotados excessos na penalização.

Quanto à intenção de regulação de matéria relativa ao Poder Público, parece haver excessiva intromissão do legislador em matéria concernente à regulação dos serviços.

As especificidades de situações existentes na prestação dos serviços recomenda que se examine caso a caso sugestões como estas. Isto porque deve-se levar em conta o diverso poder econômico das empresas, a diferenciada demanda do mercado, as diferentes limitações físicas da infra-estrutura construída, as diferentes número de servidores e pessoal em cada um dos milhares de terminais rodoviários espalhados pelo país e os diversos graus de ocorrência de problemas de atraso e interrupção, bem como de ausência de fiscalização nos locais.

Estes aspectos trazem à relevância o fato de existirem agências reguladoras e órgãos de fiscalização do transporte em todos os âmbitos da federação. Cada um destes órgãos públicos, conhecedores das especificidades dos serviços e da realidade de cada localidade, procuram assegurar aos usuários a adequada prestação de serviços de transporte terrestre. E o exercício desta competência é realizado através da edição de regulamentos e a imposição de penalidades.

De notar que a matéria encontra-se absolutamente regulada através de Leis (p.ex. Lei 8.987/1995), Decretos Presidenciais (p.ex. o Decreto 2.521/1998), Resoluções e outras normas correlatas – sem falar tratar-se uma relação contratual, regida pelo um instrumento de contrato, pelas leis de licitação e de concessão de serviços. Todas estas regras e normas já preveem os procedimentos e a forma da prestação dos serviços de transporte, e do mesmo modo, a forma de atuação fiscalizatória e a disposição de penas aos transportadores.

Os art. 79 e 83 do Decreto 2.521, por exemplo, já estipulam penas de multa, retenção de veículo, apreensão de veículo e a declaração de inidoneidade, conforme o caso, para as hipóteses de interrupção ou retardamento da viagem.

O mesmo Decreto, nos arts. 42 a 44, fixa a obrigações do transportador nos casos de interrupção ou retardamento da viagem, dentre elas a de executar o serviço será pela via disponível mais direta e de concluir a viagem com a obtenção de outro veículo.

Devo salientar que a proposição, acertadamente, intenta dar ao contrato de transporte rodoviário de passageiros assemelhado tratamento que o legislador, há muito, tem dispensado ao usuário do transporte aéreo, nos casos de atraso ou interrupção do serviço de transporte.

Neste ponto, então, somos absolutamente concordes ao Projeto e ao Substitutivo. A alteração ao art. 741 do Código Civil é salutar e vem em boa hora. Isto porque as disposições do Código alcançam apenas a hipótese de interrupção do transporte, sem a previsão de adiamento do início da viagem contratada, igualmente prejudicial ao usuário.

O nobre deputado autor plenamente alcança os objetivos de proteção ao usuário de transporte quando propõe a modificação do mencionado art. 741 do Código Civil.

A proposta deve então ser alterada, remanescendo tão-somente a relativa ao Código Civil, de modo que se sujeite à responsabilidade do transportador a situação de adiamento inicial da viagem contratada.

Sendo o que se tinha a dizer, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.111, de 2008, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 17 de novembro de 2009.

Deputado CHICO DA PRINCESA

Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.111, DE 2008

Dispõe sobre os atrasos na prestação do serviço de transporte rodoviário coletivo internacional e interestadual de passageiros e dá outras providências.

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 17 de novembro de 2009.

Deputado CHICO DA PRINCESA

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 3.111-A/08, com substitutivo, nos termos do parecer do relator, Deputado Chico da Princesa.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Jaime Martins - Presidente, Mauro Lopes, Carlos Santana e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Airton Roveda, Beto Albuquerque, Camilo Cola, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Davi Alves Silva Júnior, Décio Lima, Edio Lopes, Geraldo Simões, Giovanni Queiroz, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Marcelo Almeida, Marinha Raupp, Pedro Fernandes, Roberto Britto, Silas

Brasileiro, Vanderlei Macris, Wellington Fagundes, Fernando Chucre, José Chaves, Lael Varella e Marcos Lima.

Sala da Comissão, em 9 de dezembro de 2009

Deputado JAIME MARTINS
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
