

AVULSO NÃO
PUBLICADO EM
VIRTUDE DE
REJEIÇÃO NAS
COMISSÕES DE
MÉRITO



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.121-B, DE 2004

(Do Sr. José Santana de Vasconcellos)

Dispõe sobre a responsabilidade civil do prestador de serviço de transporte coletivo rodoviário de passageiros, em caso de acidente, e dá outras providências; tendo pareceres: da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. GIOVANNI QUEIROZ); e da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, pela rejeição (relatora: DEP. GORETE PEREIRA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO: E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

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

SUMÁRIO

I – Projeto Inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

III – Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público:

- parecer da relatora
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A responsabilidade civil do prestador de serviço de transporte coletivo rodoviário de passageiros, relativamente à indenização por morte, invalidez permanente ou lesão corporal de passageiro ou de terceiro, é regulada pela presente lei.

§1º O prestador de serviço de que trata o *caput* deste artigo compreende o concessionário, permissionário ou autorizatário de serviço de transporte coletivo urbano, municipal, intermunicipal, interestadual ou internacional, limitado ao trecho do itinerário situado no território nacional.

§2º São abrangidos por esta lei os serviços de transporte coletivo regulares e os especiais, inclusive os prestados nas modalidades turística e de fretamento.

§3º O direito à indenização é assegurado a:

I – usuários transportados pelo prestador de serviço, inclusive os passageiros beneficiários de cortesia ou gratuidade, salvo se clandestinamente embarcados;

II – motorista, fiscal, cobrador ou qualquer outro empregado do prestador de serviço de transporte que esteja viajando a serviço, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho, no caso de dolo ou culpa do transportador, nos termos do art. 7º, inciso XXVIII, da Constituição Federal;

III – terceiros vitimados no acidente, ainda que não ocupantes do veículo operado pelo prestador do serviço.

Art. 2º Os valores da indenização são os seguintes, expressos em Unidades Fiscais de Referência – UFIR:

I – em caso de morte, 20.000 (vinte mil) UFIR;

II – em caso de invalidez permanente, 10.000 (dez mil) UFIR;

III – em caso de lesão grave, 5.000 (cinco mil) UFIR;

IV – em caso de dano moral de qualquer espécie, 1.000 (mil) UFIR.

§ 1º O tipo e a gravidade da lesão causada à vítima serão atestados em laudo médico normativo, expedido pela autoridade pública competente.

§2º Sucedendo a morte da vítima em decorrência direta de lesão já indenizada anteriormente, o prestador de serviço de transporte é obrigado a complementar o pagamento até o limite do valor indenizatório correspondente, fixado nesta lei.

Art. 3º Além do pagamento da indenização segundo os valores fixados no artigo anterior, o prestador do serviço assume perante a vítima ou seus sucessores as seguintes obrigações:

I – em caso de morte, o pagamento das despesas com funeral;

II – em caso de invalidez permanente ou lesão grave, o pagamento das despesas hospitalares, até a metade do valor devido a título de indenização.

Art. 4º Para a reparação do dano sofrido, a vítima ou seu sucessor deverá habilitar-se perante o prestador do serviço no prazo de trinta dias a contar da data do sinistro.

Art. 5º Habilitado o interessado, o prestador do serviço efetuará o pagamento da indenização nos seguintes prazos:

I – 30 (trinta) dias, em caso de morte;

II – 30 (trinta) dias a contar da definição da gravidade da lesão pela autoridade competente, em caso de lesão corporal.

Parágrafo único. Estando o pedido de pagamento dependendo do cumprimento de exigência imputável ao interessado, o prazo para pagamento começa a fluir da data em que esta for cumprida.

Art. 6º O não pagamento no prazo estabelecido acarreta multa de 5% (cinco por cento) do valor devido, por mês ou fração.

§1º O poder concedente, com vistas a assegurar o pagamento da indenização, deverá exigir do prestador de serviços, como condição para contratar ou renovar a concessão, permissão ou autorização, a prestação de garantias suficientes na forma de fiança bancária, caução, apólice de seguro ou de outro instrumento equivalente.

§2º Transcorridos 120 (cento e vinte) dias sem que o prestador do serviço tenha efetuado o pagamento devido, a autoridade competente providenciará a imediata abertura de inquérito administrativo para apuração de responsabilidades, ficando o transportador sujeito à perda do benefício da limitação de responsabilidade civil estabelecida nesta lei.

Art. 7º O prestador de serviço de transporte somente poderá ser responsabilizado por dano ao passageiro transportado se o acidente ocorrer durante o trajeto, ressalvado o direito de regresso contra o causador do acidente.

Parágrafo único. Na hipótese de acidente provocado em consequência de comprovada determinação de autoridade competente, fica assegurado ao prestador de serviços o direito de regresso contra aquela autoridade em relação à importância efetivamente paga pelo dano ocorrido.

Art. 8º É facultado ao prestador de serviço de transporte celebrar seguro tendente a cobrir, total ou parcialmente, o pagamento da indenização.

Art. 9º O prestador de serviço de transporte estará isento de responsabilidade caso ocorra uma das seguintes hipóteses:

I – o acidente decorrer de força maior, caso fortuito ou estado de necessidade;

II – o acidente resultar de culpa exclusiva da vítima;

Art. 10. O valor indenizatório pago por seguradora ao acidentado, ou seus herdeiros, é dedutível do montante devido nos termos desta lei, desde que o seguro tenha sido celebrado pelo prestador de serviço de transporte.

Parágrafo único. O disposto no *caput* não se aplica à indenização decorrente do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não – DPVAT, instituído pela Lei nº 6.194, de 9 de Dezembro de 1974.

Art.11. Os processos judiciais em curso por ocasião do início desta lei ficam imediatamente sujeitos às disposições nela contidas, desde que não tenham sido definitivamente julgados em primeiro grau de jurisdição, e desde que a transportadora efetue o depósito, nos autos respectivos, dos valores previstos nos arts. 2º e 3º, conforme o caso específico, observados, ainda, os prazos fixados no art. 5º.

Art. 12. O valor indenizatório será dedutível de indenização de valor superior aferido por acordo entre as partes interessadas ou sentença condenatória transitada em julgado.

Art. 13. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Este projeto de lei busca, de modo bastante objetivo, disciplinar a responsabilidade do prestador de serviço de transporte coletivo rodoviário de passageiros, quando ocorrerem acidentes. É preciso uma lei que garanta ao acidentado os direitos indenizatórios.

Esta proposição estabelece valores, conforme a natureza da lesão. E preocupa-se em fixar a responsabilidade pela complementação, no caso de uma lesão que venha a ocorrer, algum tempo depois, e em razão direta do acidente, o evento morte. Por outro lado, fixa prazo de trinta dias para que o transportador ou concessionário efetue o pagamento devido. E prevê multa por atraso. No caso de a demora ser superior a cento e vinte dias, haverá a abertura de inquérito administrativo para apuração de responsabilidades e a prestadora do serviço perderá o benefício da limitação da indenização.

Também são protegidos, pelo projeto, os terceiros e os empregados do concessionário, que estejam a serviço, além dos passageiros transportados a título de cortesia. Assim, não poderá ser alegada essa condição no intuito de ser afastada a responsabilidade pela indenização. Permite-se que seja celebrado seguro tendente a cobrir as indenizações devidas.

A proteção estende-se, ainda, aos usuários de transporte coletivo nas modalidades de turismo e fretamento.

Somente haverá a possibilidade de não ser paga a indenização nas hipóteses de força maior, caso fortuito ou estado de necessidade e culpa exclusiva da vítima.

Este projeto, estou certo, representa mais uma medida em defesa do usuário. A fixação dos valores e a clara enunciação das responsabilidades são fatores que permitirão a rápida indenização das vítimas. E, caso haja relutância no pagamento do montante devido, permitirá à Justiça aplicar a lei, em todo o seu rigor.

Espero merecer dos nobres pares o apoio indispensável para que o projeto, aperfeiçoado durante sua tramitação legislativa, possa finalmente ser transformado em texto de lei.

Sala das Sessões, em 11 de março de 2004.

Deputado JOSÉ SANTANA DE VASCONCELLOS

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....

**TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS**

.....

**CAPÍTULO II
DOS DIREITOS SOCIAIS**

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

I - relação de emprego protegida contra despedida arbitrária ou sem justa causa, nos termos de lei complementar, que preverá indenização compensatória, dentre outros direitos;

II - seguro-desemprego, em caso de desemprego involuntário;

III - fundo de garantia do tempo de serviço;

IV - salário mínimo, fixado em lei, nacionalmente unificado, capaz de atender a suas necessidades vitais básicas e às de sua família com moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social, com reajustes periódicos que lhe preservem o poder aquisitivo, sendo vedada sua vinculação para qualquer fim;

V - piso salarial proporcional à extensão e à complexidade do trabalho;

VI - irredutibilidade do salário, salvo o disposto em convenção ou acordo coletivo;

VII - garantia de salário, nunca inferior ao mínimo, para os que percebem remuneração variável;

VIII - décimo terceiro salário com base na remuneração integral ou no valor da aposentadoria;

IX - remuneração do trabalho noturno superior à do diurno;

X - proteção do salário na forma da lei, constituindo crime sua retenção dolosa;

XI - participação nos lucros, ou resultados, desvinculada da remuneração, e, excepcionalmente, participação na gestão da empresa, conforme definido em lei;

** Inciso XI regulamentado pela Lei nº 10.101, de 19/12/2000*

XII - salário-família pago em razão do dependente do trabalhador de baixa renda nos termos da lei;

** Inciso XII com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 15/12/1998*

XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho;

XIV - jornada de seis horas para o trabalho realizado em turnos ininterruptos de revezamento, salvo negociação coletiva;

XV - repouso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos;

XVI - remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em cinquenta por cento à do normal;

XVII - gozo de férias anuais remuneradas com, pelo menos, um terço a mais do que o salário normal;

XVIII - licença à gestante, sem prejuízo do emprego e do salário, com a duração de cento e vinte dias;

XIX - licença-paternidade, nos termos fixados em lei;

XX - proteção do mercado de trabalho da mulher, mediante incentivos específicos, nos termos da lei;

XXI - aviso prévio proporcional ao tempo de serviço, sendo no mínimo de trinta dias, nos termos da lei;

XXII - redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança;

XXIII - adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, na forma da lei;

XXIV - aposentadoria;

XXV - assistência gratuita aos filhos e dependentes desde o nascimento até seis anos de idade em creches e pré-escolas;

XXVI - reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho;

XXVII - proteção em face da automação, na forma da lei;

XXVIII - seguro contra acidentes de trabalho, a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que este está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa;

XXIX - ação, quanto aos créditos resultantes das relações de trabalho, com prazo prescricional de cinco anos para os trabalhadores urbanos e rurais, até o limite de dois anos após a extinção do contrato de trabalho;

** Inciso XXIX com redação dada pela Emenda Constitucional nº 28, de 25/05/2000.*

a) (Revogada pela Emenda Constitucional nº 28, de 25/05/2000).

b) (Revogada pela Emenda Constitucional nº 28, de 25/05/2000).

XXX - proibição de diferença de salários, de exercício de funções e de critério de admissão por motivo de sexo, idade, cor ou estado civil;

XXXI - proibição de qualquer discriminação no tocante a salário e critérios de admissão do trabalhador portador de deficiência;

XXXII - proibição de distinção entre trabalho manual, técnico e intelectual ou entre os profissionais respectivos;

XXXIII - proibição de trabalho noturno, perigoso ou insalubre a menores de 18 (dezoito) e de qualquer trabalho a menores de 16 (dezesesseis) anos, salvo na condição de aprendiz, a partir de 14 (quatorze) anos;

** Inciso XXXIII com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 15/12/1998*

XXXIV - igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso.

Parágrafo único. São assegurados à categoria dos trabalhadores domésticos os direitos previstos nos incisos IV, VI, VIII, XV, XVII, XVIII, XIX, XXI e XXIV, bem como a sua integração à previdência social.

.....

LEI Nº 6.194, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1974

Dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados Por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou não.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art . 1º A alínea b do artigo 20, do Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 20.

b) - Responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores de vias fluvial, lacustre, marítima, de aeronaves e dos transportadores em geral."

** Artigo prejudicado pela Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1981, que deu nova redação a alínea b.*

Art . 2º Fica acrescida ao artigo 20, do Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, a alínea 1ª nestes termos:

"Art. 20

1) - Danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não."

** Artigo prejudicado pela Lei nº 8.374, de 30 de dezembro de 1981, que deu nova redação a alínea b*

Art. 3º Os danos pessoais cobertos pelo seguro estabelecido no art. 2º compreendem as indenizações por morte, invalidez permanente e despesas de assistência médica e suplementares, nos valores que se seguem, por pessoa vitimada:

a) 40 (quarenta) vezes o valor do maior salário mínimo vigente no País - no caso de morte;

b) até 40 (quarenta) vezes o valor do maior salário mínimo vigente no País - no caso de invalidez permanente;

c) até 8 (oito) vezes o valor do maior salário mínimo vigente no País - como reembolso à vítima - no caso de despesas de assistência médica e suplementares devidamente comprovadas.

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Sob exame desta Comissão encontra-se o Projeto de Lei nº 3.121, de 2004, proposto pelo Deputado José Santana de Vasconcellos. A iniciativa cuida de estabelecer limites de responsabilidade civil para o prestador de serviço de transporte coletivo rodoviário de passageiros.

De acordo com a proposição, os valores de indenização devidos pelo transportador seriam os seguintes: 20 mil UFIR, em caso de morte; 10 mil UFIR, em caso de invalidez permanente; 5 mil UFIR, em caso de lesão grave; 1 mil UFIR, em caso de dano moral de qualquer espécie. Estariam aptos a receber a indenização os passageiros, exceto os clandestinos, os funcionários e terceiros vitimados, ainda que não ocupantes do veículo.

O projeto fixa prazo para que o interessado habilite-se ao recebimento da indenização, assim como para o transportador, para que pague a quantia devida. O descumprimento do prazo para pagamento da indenização acarretaria multa de 5% do valor devido, por mês ou fração.

A propositura também estatui que o poder concedente exija do prestador de serviço de transporte, para firmar ou renovar contrato de delegação, que apresente garantias - fiança bancária, apólice de seguro, etc. - capazes de assegurar o pagamento de indenizações.

Adiante, o projeto estabelece que o transportador fica isento de responsabilidade quando o acidente decorre de força maior, caso fortuito, estado de necessidade ou culpa exclusiva da vítima. Por derradeiro, fixa-se que os processos judiciais em curso, desde que não julgados definitivamente em primeiro grau de jurisdição, passam a estar sujeitos aos ditames da nova lei.

Justificando a iniciativa, o autor diz que "é preciso uma lei que garanta ao acidentado os direitos indenizatórios". Segundo o Deputado José Santana de Vasconcellos, "a fixação dos valores e a clara enunciação das responsabilidades são fatores que permitirão a rápida indenização das vítimas."

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Fui incumbido de relatar matéria a respeito da qual já se pronunciaram, nesta Comissão, o Deputado Humberto Michiles e o Deputado Devanir Ribeiro, autores, respectivamente, de um parecer e de um voto em separado, ambos penderes de apreciação. Ao término de diversas considerações, S.Exas opinaram pela aprovação do projeto, cada um deles oferecendo um substitutivo à consideração deste plenário.

Com o devido respeito aos mencionados parlamentares, assim como ao autor da matéria, Deputado José Santana de Vasconcellos, ousou discordar de suas deliberações.

Parece-me que, mais uma vez, estamos diante da tentativa do legislador de regular questão para a qual o livre mercado, auxiliado pelas normas já existentes, pode oferecer respostas muito mais adequadas do que aquelas concebidas no seio do Parlamento, as quais, verdade seja dita, freqüentemente são fruto de certa sensação de onisciência que acomete o homem público.

Não enxergo razão para que se determine, em lei, valores de indenização por morte, invalidez, lesão corporal ou dano moral, devidos àqueles que tomem parte de acidente em relação ao qual o prestador de serviço de transporte coletivo rodoviário de passageiros seja responsável. Por decorrência, também não vejo motivo para que a lei obrigue esse mesmo prestador a contratar seguro, ou lançar mão de instrumento equivalente, no intuito de garantir o pagamento da indenização.

Lembro que a Constituição da República, em seu artigo 37, § 6º, estabelece a responsabilidade objetiva do concessionário ou permissionário de serviço público de transporte de passageiros, em caso de danos causados aos usuários ou a terceiros. Aos prejudicados, basta que recorram à Justiça, reclamando a indenização que julguem apropriada. É o juiz, ao fim e ao cabo, que tem a faculdade de fixar os termos da indenização, se efetivamente devida. É ele o único que tem o condão de mensurar os danos efetivamente ocorridos e proferir sentenças caso a caso, agindo com justiça.

Podem objetar - e é compreensível que o façam - que as decisões judiciais, mesmo quando amplamente favoráveis ao reclamante, costumam demorar muito. Daí a necessidade, dizem, de assegurar às vítimas uma pronta indenização, cujo valor estaria definido em lei.

Em resposta, argumento que contar com o pagamento ligeiro de uma eventual indenização - cujo valor não se vincula à natureza de um caso específico, como no âmbito judicial - deve ser uma opção daquele que contrata o serviço de transporte, se lhe for dada tal possibilidade de escolha pelo prestador. Naturalmente, e por conseqüência, deve ser uma opção da empresa de transporte oferecer ao usuário um contrato de prestação de serviço no qual estejam gravadas indenizações devidas por morte, invalidez, lesão ou dano moral, com seus respectivos valores.

Pouco se tem a duvidar de que seja mais elevada a tarifa cobrada do passageiro que decida pela aquisição indireta desse seguro de responsabilidade

civil. Todavia, trata-se de uma escolha pessoal, não de uma imposição ditada pelo Estado. Sempre haverá pessoas avessas ao risco, para as quais, a depender do tipo e das circunstâncias do transporte, vale a pena adquirir uma passagem um pouco mais cara, em troca da garantia do célere pagamento, a si próprias ou a seus familiares, de uma indenização que entendam aceitável, na hipótese de dano.

Da mesma forma, no caso dos transportadores, o ideal é que a decisão de contratar seguro de responsabilidade civil, em favor de usuários e de terceiros, seja absolutamente voluntária, e atrelada a previsões de cada empresário acerca dos riscos relacionados a cobertura de futuras indenizações e da aceitação, pelo mercado consumidor, das condições contratuais relativas ao preço do serviço e aos benefícios do seguro. Nesse cenário, cada prestador é responsável por assumir maiores ou menores riscos na prestação dos serviços de transporte. Apenas ele é capaz de tomar uma deliberação racional, pesando fatores como o ambiente empresarial em que atua, a capacitação de seus funcionários, a manutenção de sua frota, os trajetos que seus veículos cumprem, a renda e as expectativas do seu público alvo ou, ainda, as manifestações dos tribunais sobre a matéria. Nesse sentido, não seria de espantar se alguns, em vez de conceberem uma estratégia que envolvesse a majoração de tarifas e a contratação de seguro de responsabilidade civil, decidissem simplesmente investir recursos em providências e programas que aumentassem a segurança das operações e dos passageiros.

Dada o caráter voluntário da contratação do seguro, como tenho até agora defendido, imagino que alguém possa indagar da possibilidade de nenhuma empresa oferecer aos seus usuários um serviço de transporte coberto por seguro contra dano. De minha parte, não posso refutar completamente essa hipótese, embora tenha a fazer duas considerações a respeito da pretensa vulnerabilidade a que se expõe o usuário.

A primeira. Se o passageiro é inteiramente avesso ao risco, se se atormenta com a chance de se acidentar ou de deixar sua família desamparada, o melhor é que contrate, ele mesmo, seguro contra acidentes pessoais, de maneira a não depender de terceiros ou de demoradas decisões judiciais. Lembro que, além do transporte, em diversas outras atividades o cidadão está exposto ao risco de morte ou dano de saúde. Não seria má idéia, portanto, deixar de contar com o seguro oferecido por outros, tomando para si mesmo a responsabilidade de se precaver contra infortúnios, onde quer que eles aconteçam.

A segunda. Já existe no país o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores – DPVAT, para o qual são obrigados a contribuir todos os proprietários de veículos automotores. Estima-se que a arrecadação do DPVAT esteja atingindo a casa dos 3 bilhões de reais por ano. O seguro, como todos sabem, é destinado a reparar danos sofridos por qualquer pessoa envolvida em acidente do qual participe veículo automotor. Atualmente, o benefício, por morte, é de R\$ 13.000,00; por invalidez, de até R\$ 13.000,00; e para assistência médica, de até R\$ 2.700,00. Creio ser importante ressaltar que a indenização precisa ser paga ao requerente no prazo de até trinta dias após o recebimento da documentação necessária, exigência que, em alguma medida, contrapesa a lentidão dos processos judiciais de reparação. Penso, para concluir,

que o DPVAT é o mecanismo que se deve evocar caso haja o desejo de assegurar um tratamento minimamente uniforme aos passageiros.

Apresentada essa já extensa argumentação, deixo registradas, para finalizar e resumir os termos desse voto, as seguintes consequências positivas de se deixar ao mercado o tratamento da matéria:

1. favorece-se o consumidor avesso ao risco, que pode contratar serviço com cobertura de seguro, embora, provavelmente, mais caro;
2. favorece-se o consumidor adepto do risco, que pode contratar serviço a um preço menor;
3. promove-se a concorrência entre as empresas de transporte, que se podem diferenciar umas das outras também no aspecto do oferecimento de seguro e das condições de seu usufruto;
4. promove-se a concorrência entre as seguradoras, que precisam praticar prêmios mais baixos para conquistar a adesão das empresas de transporte.

Assim, por tudo o que disse até aqui, **voto pela rejeição do Projeto de Lei nº 3.121, de 2004.**

Sala da Comissão, em 12 de março de 2008.

Deputado Giovanni Queiroz
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou do Projeto de Lei nº 3.121/2004, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Giovanni Queiroz.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Jaime Martins - Presidente, Mauro Lopes, Carlos Santana e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Camilo Cola, Carlos Alberto Leréia, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Cláudio Diaz, 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, Aelton Freitas, Devanir Ribeiro, Dr. Talmir, Fábio Ramalho, Fernando Chucre, Gonzaga Patriota, Marcos Lima, Nelson Bornier, Pedro Chaves, Perpétua Almeida, Rita Camata e Walter Ihoshi.

Sala da Comissão, em 15 de abril de 2009.

Deputado JAIME MARTINS
Presidente

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E DE SERVIÇO PÚBLICO

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão, para apreciação quanto ao mérito, o projeto em epígrafe, que propõe lei de regência específica para a responsabilidade civil de prestador de transporte coletivo rodoviário de passageiros, em caso de acidente. Nos termos do art. 2º da proposição, tal responsabilidade passaria a ser limitada, tornando-se fixas as indenizações para as hipóteses de morte, invalidez permanente, lesão grave e dano moral, de acordo com os valores expressos em Unidades Fiscais de Referência - UFIR. Além do pagamento dessas indenizações, o prestador de serviços somente assumiria obrigações quanto ao ressarcimento de despesas com funeral, em caso de óbito, e de despesas hospitalares, até a metade do valor devido a título de indenização em caso de invalidez permanente ou lesão grave.

Adicionalmente, segundo o art. 9º do projeto sob parecer, o prestador de serviço ficaria isento de qualquer responsabilidade caso o acidente decorra de *“força maior, caso fortuito ou estado de necessidade”*, ou ainda quando o mesmo tenha sido provocado por culpa exclusiva da vítima.

Embora a vigência da futura lei seja estabelecida a partir da data de sua publicação, o art. 11 determina a aplicação imediata de suas disposições aos processos judiciais em curso, desde que não tenham sido definitivamente julgados em primeiro grau de jurisdição.

Arquivado ao final da legislatura em que foi apresentado, o Projeto de Lei nº 3.121, de 2004, foi desarquivado a requerimento do autor. Ao ser apreciado quanto ao mérito, em 15 de abril do corrente ano, na Comissão de Viação e Transportes, o projeto foi unanimemente rejeitado, nos termos do parecer do Deputado Giovanni Queiroz.

Cumprindo a distribuição determinada pela Mesa, cabe agora a esta Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público emitir parecer sobre a proposição, que não chegou a receber qualquer emenda durante o prazo já cumprido para tal finalidade.

II - VOTO DA RELATORA

Embora o autor afirme, na justificação do projeto sob exame, tratar-se de medida em defesa do usuário dos serviços de transporte, a sólida argumentação exposta no voto do Deputado Giovanni Queiroz, que relatou a matéria na Comissão de Viação e Transportes, demonstra o oposto. De fato, a responsabilidade objetiva dos prestadores de serviços de transporte de passageiros é estatuída pela própria Constituição. Conforme o § 6º de seu art. 37, as pessoas jurídicas de direito privado prestadoras e serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

Reparações dessa natureza vem sendo regularmente concedidas, tanto em âmbito administrativo como em decorrência de ações judiciais, inexistindo fundamento para a edição de nova lei sobre a matéria, com enfoque exclusivamente circunscrito à responsabilidade dos prestadores de serviços de transporte rodoviário de passageiros. Assim é que, nos casos concretos, havendo o reconhecimento do prestador de serviço quanto à sua responsabilidade e firmado entendimento quanto ao valor da indenização, essa poderá ser paga administrativamente. Caso contrário, cabe ao prejudicado propor ação em juízo contra a pessoa jurídica responsável pelo dano, não lhe sendo exigido provar eventual culpa ou dolo do agente para fazer jus ao ressarcimento.

Dessa forma, o projeto de lei sob parecer, ao invés de beneficiar o usuário, tende a prejudicá-lo, em especial por fixar arbitrariamente os valores de indenização, subtraindo à vítima a possibilidade de ressarcimento por danos de maior monta que tenha efetivamente sofrido. Trata-se de determinação evidentemente prejudicial ao usuário, tanto assim que o próprio projeto, em seu art. 6º, § 2º, sujeita o prestador de serviço de transporte “à *perda do **benefício da limitação** de responsabilidade civil estabelecida nesta lei*” (negrito nosso), determinada em decorrência de inquérito administrativo a ser instaurado quando a indenização devida não houver sido paga após transcorridos 120 dias do acidente.

Evidencia-se, dessa forma, a desvantagem que a aprovação do projeto ocasionaria para as vítimas de acidente, em confronto com a situação vigente, assim resumida nas bem postas palavras do Deputado Geovanni Queiroz:

“Aos prejudicados, basta que recorram à Justiça, reclamando a indenização que julguem apropriada. É o juiz, ao fim e ao cabo, que tem a faculdade de fixar os termos da

indenização, se efetivamente devida. É ele o único que tem o condão de mensurar os danos efetivamente ocorridos e proferir sentenças caso a caso, agindo com justiça”.

Tampouco se sustenta a invocação da rapidez a ser alcançada no pagamento de indenizações caso aprovado o projeto sob exame. De fato, a pré-fixação dos valores de indenização não garante que os prestadores de serviço de transportes venham a assumir a responsabilidade que lhes cabe com mais presteza do que o fazem atualmente.

Outras objeções podem ser aditadas contra a aprovação do Projeto de Lei nº 3.121, de 2004. Nesse sentido, cumpre assinalar que, já à época da apresentação do projeto, a UFIR, adotada pelo autor para fixar os montantes de indenização, encontrava-se expressamente extinta, por força do art. 29, § 3º, da Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002, que resultou da conversão da Medida Provisória nº 2.176-79, de 23 de agosto de 2001. Afigura-se descabida, por conseguinte, a adoção da UFIR como parâmetro para tal fim.

Sujeita-se também a crítica o art. 11 do projeto, que determina a aplicação da futura lei a processos judiciais que estejam em curso à data de sua publicação. O dispositivo determinaria a retroatividade da lei nova, em prejuízo da vítima de acidente, alcançando fato que haveria de ser julgado pela lei vigente à data de sua ocorrência.

Ante o exposto, sou levada a concordar com o juízo já proferido pela Comissão de Viação e Transportes, razão pela qual apresento meu voto pela rejeição, no mérito, do Projeto de Lei nº 3.121, de 2004.

Sala da Comissão, em 2 de setembro de 2009.

Deputada Gorete Pereira
Relatora

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 3.121-A/04, nos termos do parecer da relatora, Deputada Gorete Pereira.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Sabino Castelo Branco - Presidente, Sérgio Moraes e Manuela d'Ávila - Vice-Presidentes, Andreia Zito, Daniel Almeida, Edgar Moury, Fernando Nascimento, Gorete Pereira, Hermes Parcianello, Laerte Bessa, Luciano Castro, Luiz Carlos Busato, Major Fábio, Mauro Nazif, Milton Monti, Roberto Santiago, Thelma de Oliveira, Vicentinho, Alice Portugal, Armando Abílio, Carlos Alberto Leréia, Emilia Fernandes, Ilderlei Cordeiro, Maria Helena e Sandra Rosado.

Sala da Comissão, em 16 de setembro de 2009.

Deputado SABINO CASTELO BRANCO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
