

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 5.533, DE 2009 (Apenso os PL's 5.606/2009 e 5.791/2009)

Dispõe sobre direitos dos passageiros no transporte coletivo rodoviário.

Autor: Deputado. LINDOMAR GARÇON

Relator: Deputado CHICO DA PRINCESA

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 5.533, de 2009, de autoria do Sr. Lindomar Garçon, intenta estabelecer a obrigatoriedade de emissão da segunda via de bilhete de passagem e a possibilidade de transferência deste crédito adquirido a terceiro, que poderia ser utilizado em qualquer linha ou trecho operado pela empresa.

Segundo o autor, o transporte aéreo simplificou a emissão de bilhetes de passagem, já que o passageiro pode efetuar a compra com significativa antecedência e não precisa apresentar o bilhete no momento do embarque. O passageiro deve somente se identificar, porque o bilhete é nominado. Portanto, em razão desse avanço tecnológico, seria simples esta adequação a todos os tipos de transporte coletivo rodoviário intermunicipal, interestadual e internacional de passageiros.

O Projeto de Lei nº 5.606, de 2009, de autoria do deputado Felipe Bornier e apensado a esse Projeto, pretende acrescentar dispositivos à Lei nº 10.406, de 2002, que instituiu o Código Civil, determinando que no caso do bilhete de passagem houver sido extraviado ou danificado, o transportador deve possuir a

identificação para quem emitiu o bilhete. E ainda, determina a possibilidade de transferência do bilhete antes de iniciado o transporte à terceiro, sujeitando-se as regras que devem ser impostas pelo transportador.

Alega o autor que devido ao grande avanço ocorrido no transporte rodoviário, fazendo o mesmo se aparelhar ao transporte aéreo, quanto à possibilidade de venda antecipada, faz necessário as adequações que são apresentadas para benefício do consumidor, uma vez que atualmente há risco de não receber o serviço pelo qual pagou, devido à necessidade da apresentação do bilhete.

O PL nº 5.791, também de 2009, apensado, de autoria da Sra. Iriny Lopes, acrescenta dispositivos à Lei nº 10.233, de 2001, com o propósito de que a emissão do bilhete de passagem seja nominativa, para a efetiva prestação do serviço no caso de perda, extravio ou dano, e a possibilidade de transferência do bilhete à terceiro.

A autora afirma que é uma incoerência sujeitar o passageiro ao risco de não ter o serviço prestado por não possuir o bilhete de passagem, não sendo nenhuma dificuldade para o transportador efetuar o controle de vendas de bilhetes. Quanto à transferência do crédito, alega que o transportador deve instituir procedimento próprio para validação do repasse, para não ocorrer de mais de uma pessoa reclamar pelo mesmo direito

Aos projetos não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O referido projeto pretende auferir suposto avanço grande no sistema tecnológico das empresas de transporte rodoviário atuais, através da equivalência do serviço prestado pelas empresas de transporte aéreo.

É notório que a prestação de serviços das empresas de transporte aéreo, apoiadas pela Infraero, contam com um sistema de organização complexo e bastante eficiente.

A nomeação do bilhete de passagem aérea, tida pelos Projetos como exemplo a ser seguido, é facilitada pelas características do transporte aéreo.

Já o transporte terrestre de passageiros, com suas características absolutamente diferentes do aéreo, não permite a nomeação do passageiro sem que haja prejuízo ao sistema de transporte, aos usuários e às empresas de transporte.

De destacar que o sistema de transporte terrestre de passageiros é infinitamente maior, em número de viagens e de passageiros transportados, do que o transporte aéreo. É maior também porque em todas as cidades do Brasil existem rodoviárias – em muitas localidades mais de um terminal –, e em todas elas há emissão de bilhetes de passagens. Desde as cidades mais populosas às menores é possível locomover-se pelo transporte rodoviário.

Ressalto também a absoluta falta de estrutura dos terminais rodoviários, que não possuem condições físicas ou funcionários para o recebimento e conferência dos passageiros nominados na passagem. É o próprio motorista quase sempre, quem recebe os bilhetes para o embarque, sendo inviável a conferência do bilhete nominado.

Conhecendo o transporte rodoviário, verifico que há várias empresas que atuam em cidades e em trechos menores, emitindo os bilhetes à mão. Esta prática, permitida por lei e altamente eficiente e eficaz, respeita as características e especificidades do transporte, não alterando ou prejudicando os direitos do usuário.

De notar que a emissão de segunda via do bilhete é hoje prevista pelas normas que regem o sistema, totalmente possível e bastante praticada pelos usuários.

Ganha relevância na pretensão dos Projetos o fato de que a implementação de um novo sistema de informática e de cadastro dos usuários nas dezenas de milhares de terminais rodoviários espalhados pelo país demandaria tempo e, principalmente, dinheiro.

Nos diplomas legais que regem o transporte rodoviário (notadamente a Lei 8.987/95) há dispositivos que protegem o equilíbrio econômico-financeiro dos

contratos firmados entre a Administração e o particular que presta o serviço. Tudo em consonância com o preceito superior contido no artigo 37, XXI, da Constituição, segundo o qual as obras, serviços, compras e alienações da Administração Pública serão contratados mediante licitação pública, com cláusulas que mantenham as condições efetivas da proposta.

A Lei 8.987/95, no artigo 9º, § 3º, dispõe que quaisquer alterações legais havidas após a assinatura do contrato, inclusive as de natureza tributária, que causem impacto no equilíbrio econômico-financeiro entre as partes, implicarão na alteração da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

Os Projetos deverão ocasionar o justo e constitucional aumento de tarifa dos bilhetes.

Por decorrência, os usuários que pagam pelos serviços é que suportarão os ônus das isenções tarifárias concedidas a determinados segmentos.

Outro ponto abordado nos projetos é a justificativa da necessidade de nomeação para que seja possível a transferência a terceiros e o embarque sem apresentação do bilhete, no caso de perda.

No transporte aéreo, apesar da venda ser nominal e antecipada a venda do bilhete, não é aberta a possibilidade de transferência do crédito a terceiro.

A transferência do crédito a terceiro, aliás, é uma prática muito perigosa e pode transformar-se criminosa. Sua realização poderia trazer mais malefícios do que benefícios ao usuário. Para ilustrar, trago a hipótese de uma venda antecipada, que é concedida com vantagens, principalmente o desconto no preço. Comprando antes, por valor menor e podendo transferir ou vender o bilhete depois, abre-se a possibilidade do surgimento de comércio negro de venda paralela de bilhetes. Repito que pelo teor dos projetos, não obstante todo o respeito aos ilustres autores, qualquer pessoa poderia comprar passagens antecipadamente, com desconto, e revendê-las a terceiros por preço superior ao adquirido, ou até mesmo inferior ao oferecido pela empresa, transferindo a terceiro sem nenhuma objeção.

A intenção de nominar os bilhetes e possibilitar que os mesmos sejam transferidos a terceiros causaria enormes prejuízos à empresas e aos próprios usuários do transporte.

Podemos detectar mais uma discrepância enorme na comparação do transporte rodoviário ao aéreo nos projetos em comento.

A previsão de emissão de bilhete nominal tem como objetivo o embarque sem apresentação do mesmo, além da possibilidade de transferência. No transporte aéreo isto ocorre, mas, no entanto, o passageiro tem que comparecer para o embarque no mínimo com 1 (uma) hora de antecedência. Esta, lamentavelmente, não é uma prática corriqueira no transporte rodoviário, já que os passageiros comparecem com minutos de antecedência para o embarque, sem contar aqueles que embarcam nas rodovias ou em terminais de pequeno porte.

Vale ressaltar que a responsabilidade das empresas na prestação do serviço, 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 prevêm 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.

O Decreto 2.521 já estabelece que:

“Art. 69. O usuário poderá desistir da viagem, com obrigatória devolução da importância paga, ou revalidar a passagem para outro dia e horário, desde que se manifeste com antecedência mínima de três horas em relação ao horário de partida”.

No que interessa ao Projeto em comento, são ainda direitos dos usuários de transporte de passageiros, dentre inúmeros outros, os seguintes:

- 1 - receber serviço adequado;
- 2 - receber da ANTT e da transportadora informações para defesa de interesses individuais ou coletivos;
- 3 - obter e utilizar o serviço com liberdade de escolha;
- 4 - ser transportado com pontualidade, segurança, higiene e conforto, do início ao término da viagem;
- 5 - ter garantida sua poltrona no ônibus, nas condições especificadas no bilhete de passagem;
- 6 - ser atendido com urbanidade pelos prepostos da transportadora e pelos agentes de fiscalização;

- 7 - ser auxiliado no embarque e desembarque, em se tratando de crianças, pessoas idosas ou com dificuldades de locomoção;
- 8 - receber da transportadora informações acerca das características dos serviços, tais como horários, tempo de viagem, localidades atendidas, preço de passagem e outras relacionadas com os serviços;
- 9 - transportar, gratuitamente, bagagem no bagageiro observada os limites de peso total de trinta quilogramas, de volume máximo de trezentos decímetros cúbicos e de maior dimensão de um metro, bem como volume no porta-embrulhos limitado a cinco quilogramas e dimensões compatíveis;
- 10 - receber os comprovantes dos volumes transportados no bagageiro;
- 11 - ser indenizado por extravio ou dano da bagagem transportada no bagageiro;
- 12 - receber a diferença do preço da passagem, quando a viagem se faça, total ou parcialmente, em ônibus de características inferiores às daquele contratado;
- 13 - 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;
- 14 - receber da transportadora, em caso de acidente, imediata e adequada assistência;
- 15 - transportar, sem pagamento, crianças de até seis anos incompletos, desde que não ocupem poltronas, observadas as disposições legais e regulamentares aplicáveis ao transporte de menores;
- 16 - efetuar a compra de passagem com data de utilização em aberto, sujeita a reajuste de preço se não utilizada dentro de um ano da data da emissão;
- 17 - receber a importância paga, no caso de desistência da viagem, hipótese em que o transportador terá o direito de reter até cinco por cento da importância a ser restituída ao passageiro, ou revalidar o bilhete de passagem para outro dia ou horário, desde que, em ambos os casos, se manifeste com antecedência mínima de três horas em relação ao horário de partida;
- 18 - estar garantido pelo Seguro de Responsabilidade Civil contratado pela transportadora, sem prejuízo da cobertura do seguro obrigatório de danos pessoais (DPVAT).

Observa-se que os usuários do transporte, compradores ou não de bilhetes, estão contemplados com direitos bastante e suficientes para a garantia, por exemplo, da devolução do dinheiro pago ou a revalidação do bilhete.

A contemplação de direitos aos usuários aliada à realidade diversa e múltipla do sistema de transporte terrestre de passageiros, indicam que a nominação do bilhete pode vir em prejuízo ao próprio passageiro e à todo o sistema.

Não há, data vênica dos autores, necessidade de projeto de lei para determinar a emissão de segunda via do bilhete de passagem, e emissão nominal, para proteger a efetiva prestação do serviço de transporte. Como se verifica,

mesmo sem estes requisitos, as empresas transportadoras já emitem a segunda via dos bilhetes e fazem o ressarcimento dos bilhetes não usados.

Do exposto, o parecer de mérito é pela rejeição do Projeto de Lei nº 5.533, de 2009, e pela rejeição dos apensados, PL 5.606, de 2009 e PL 5.791, de 2009.

Sala da Comissão, em de de 2009.

Deputado CHICO DA PRINCESA
Relator