

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 8.009, DE 2010

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para dispor sobre o bilhete de passagem.

Autor: Deputado HUGO LEAL

Relator: Deputado LÚCIO VALE

VOTO EM SEPARADO

O presente Projeto visa alterar a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que, dentre outras providências, criou a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, para acrescentar ao artigo 42, dois incisos, sendo o primeiro para que o bilhete de passagem seja devidamente identificado e o segundo para que os dados do passageiro sejam arquivados em meio mecânico ou eletrônico até a utilização do bilhete de passagem ou por até um ano para atender a solicitação de segunda via.

Nesta Comissão de mérito o relator, Deputado Lúcio Vale, apresentou parecer pela aprovação, sob o argumento de que as empresas de transporte terrestre de passageiros devem assegurar, aos usuários de ônibus em deslocamentos interestaduais e internacionais, condições mínimas de atendimento, dentre as quais a emissão de bilhete de passagem devidamente identificado e o fornecimento rápido da segunda via do referido bilhete.

Os procedimentos relativos à comercialização e validade dos bilhetes de passagens no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros

encontram-se regulamentados atualmente pela Resolução ANTT nº 978, de 25/05/2005, pelo Decreto 2521, de 20/03/1998 e pela Lei nº 11.975, de 07/07/2009.

A legislação em vigor acima referida determina que o bilhete de passagem seja válido por 01 (um) ano, prazo este contado a partir da sua emissão, e que poderá ser remarcado a pedido do passageiro. Determina ainda, que deverão constar dos bilhetes informações básicas como a data e horário, o número da poltrona, a origem e o destino da viagem, etc..

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

Apesar da boa e nobre intenção, 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. Assim, a nominação do bilhete de passagem aérea, tida pelo Projeto como exemplo a ser seguido pelo transporte terrestre, é facilitada pelas características únicas do transporte aéreo.

O transporte terrestre de passageiros, com suas características absolutamente diferentes do aéreo, não permite a nominação 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, sem contar os inúmeros pontos de parada espalhados pelo país onde também são emitidos bilhetes. Desde as cidades mais populosas às menores é possível locomover-se pelo transporte rodoviário.

Mesmo diante desse gigantismo, as empresas atualmente são obrigadas, por imposição legal, a realizar a conferência e identificação de cada passageiro na hora do embarque, quando fazem então a retenção de uma via do bilhete, acompanhada por ficha própria de identificação, que é arquivada por 90 (noventa) dias para consultas pelas autoridades em geral e na sede das empresas permanece em arquivo uma via por prazo de 05 (cinco) anos em função da prescrição fiscal exigida em Lei.

É de se destacar também, 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 por ônibus, não alterando ou prejudicando os direitos do usuário. Em algumas rotas, o embarque é realizado em pontos de parada e o próprio motorista quase sempre, é quem emite e recebe os bilhetes para o embarque, sendo inviável, portanto, nestes casos, a emissão de bilhete nominado.

Merece registro o fato de que toda a sistemática de emissão do bilhete de passagem, que tem a mesma natureza de uma nota fiscal, é regida por ampla regulamentação aprovada pelo CONFAZ e que vem sendo atualizada no correr do tempo em razão de conveniências e avanços tecnológicos, a exemplo da introdução da emissão eletrônica dos bilhetes, através do chamado ECF – Emissor de Cupom Fiscal. Todo esse sistema tem funcionado a contento e em forma semelhante ao que é largamente praticado pelo comércio em geral e que também usa os ECFs.

Ainda, diferente do que traz o Projeto, 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, que acabaria sendo repassado para o custo das passagens pagas pelos usuários dos mesmos serviços.

Nos diplomas legais que regem o transporte rodoviário (notadamente a Lei nº 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.

Assim, com toda certeza podemos afirmar que o Projeto deverá ocasionar o justo e constitucional aumento de tarifa dos bilhetes de passagem. Por decorrência, os usuários que pagam pelos serviços é que suportarão os ônus das isenções tarifárias concedidas a determinados segmentos.

Observa-se ainda, que os usuários do transporte, compradores ou não de bilhetes, já são 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 nomeação do bilhete pode vir em prejuízo ao próprio passageiro e a todo o sistema.

Assim, entendemos não haver 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, fazem o ressarcimento dos bilhetes não usados e já armazenam por no mínimo cinco anos os bilhetes.

Por fim, importante ressaltar que, no mérito, a proposta é louvável. Porém, não podemos concordar com a infringência dos preceitos constitucionais e legais que

regem o transporte de passageiros, que deverá ocasionar aumento de tarifas, o que acabaria por afetar todo o conjunto dos usuários.

Do exposto, somos pela rejeição do Projeto de Lei nº 8.009, de 2010.

Sala das Comissões, de de 2011.

**Deputado MAURO LOPES
(PMDB-MG)**