



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI

Nº 841-C, DE 1995

(Do Sr. Vic Pires Franco)

Dispõe sobre a multa a ser aplicada à empresa de transporte aéreo em caso de emissão de bilhete de passagem em número superior à capacidade da aeronave destacada para o respectivo trecho de viagem; tendo pareceres: da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. CELSO RUSSOMANNO); da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. RUBEM MEDINA); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste e dos substitutivos das Comissões de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias e de Viação e Transportes, com subemendas (relator: DEP. LÉO ALCÂNTARA).

(ÀS COMISSÕES DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS; DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54, RI) - ART. 24, II)

S U M Á R I O

I - Projeto Inicial

II - Na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias:

- termo de recebimento de emendas
- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- termo de recebimento de emendas ao substitutivo
- parecer da Comissão
- substitutivo adotado pela Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- termo de recebimento de emendas
- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- termo de recebimento de emendas ao substitutivo
- parecer da Comissão
- substitutivo adotado pela Comissão

IV - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Redação:

- termo de recebimento de emendas - 1997
- termo de recebimento de emendas - 1999
- parecer do relator
- subemendas oferecidas pelo relator
- parecer da Comissão
- subemendas adotadas pela Comissão

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º - A empresa de transporte aéreo de passageiros que emitir e confirmar bilhete de passagem em número superior à capacidade da aeronave destacada para determinado trecho de viagem, ficará obrigada a pagar ao passageiro prejudicado por tal prática, multa no valor correspondente ao do bilhete de passagem portado pelo mesmo, mantidas todas as responsabilidades cominadas nos artigos 230 e 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o Código Brasileiro de Aeronautica.

§ Único - A multa de que trata o caput deste artigo deverá ser paga ao passageiro prejudicado, imediatamente e ainda no balcão de embarque da empresa transportadora, na forma de crédito aéreo em aberto.

Art. 2º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º - Revogam-se todas as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

Ultimamente as empresas brasileiras de transporte aéreo estão se notabilizando na prática reiterada da venda de bilhetes de passagem em número superior à capacidade das aeronaves destacadas para determinados trechos, na esperança de que alguns dos passageiros não compareçam ao embarque.

Em decorrência deste fato, cada vez mais se torna comum a configuração do "over-booking", denominação dada na linguagem aeronáutica ao momento em que comparecem ao balcão de embarque todos os passageiros habilitados e, por absoluta falta de espaço físico, alguns destes acabam não viajando, mesmo com bilhete em mão.

O Código Brasileiro de Aeronáutica não prevê qualquer punição para esta prática. Apenas nos artigos 230 e 231 trata das responsabilidades decorrentes do contrato de transporte aéreo de passageiros, para brandamente lançar sobre a conta do transportador os danos decorrentes de antecipação, atraso ou interrupção da viagem. Entretanto, o legislador reservou no artigo 248 do citado diploma legal a vontade de punição mais severa ao transportador, quando este agir dolosamente ou com culpa grave:

"Art. 248 - Os limites de indenização, previstos neste capítulo, não se aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos.

§ 1º - Para efeitos deste artigo, ocorre dolo ou culpa grave quando o transportador ou seus prepostos querem o resultado ou assumem o risco de produzi-lo."

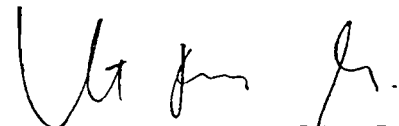
O "over-booking", uma vez configurado, não deixa dúvida quanto ao dolo da empresa aérea, que deliberadamente assume o risco de prejudicar a alguns dos seus clientes, que deixam de embarcar, acarretando transtornos muitas das vezes irreparáveis àqueles que se dispõem a recorrer ao transporte aéreo pela urgência e rapidez no deslocamento.

A legislação atual prescreve que com a emissão e confirmação do bilhete de passagem celebra-se entre as partes o contrato de transporte aéreo, independentemente da forma de pagamento do mesmo. O não embarque por iniciativa do transportador se constitui em inadimplência contratual, passível, no mínimo, de multa, conforme pretende o presente projeto de lei.

A fixação do valor correspondente à passagem portada pelo passageiro prejudicado é mínima, face aos transtornos decorrentes do não embarque.

O art. 22, inciso I, da Constituição Federal reserva à União a competência privativa para legislar sobre direito aeronáutico, o que nos respaldou para apresentar esta proposição, que esperamos, receberá plana aceitação desta Casa.

Sala de Sessões, em 23 de agosto de 1995.


Deputado VIC PIRES FRANCO

"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS-CeDi"

CONSTITUIÇÃO

1988

TÍTULO III

DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

CAPÍTULO II

DA UNIÃO

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I – direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

II – desapropriação;

III – requisições civis e militares, em caso de iminente perigo e em tempo de guerra;

IV – águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;

V – serviço postal;

VI – sistema monetário e de medidas, títulos e garantias dos metais;

VII – política de crédito, câmbio, seguros e transferência de valores;

VIII – comércio exterior e interestadual;

IX – diretrizes da política nacional de transportes;

X – regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

XI – trânsito e transporte;

AVIAÇÃO COMERCIAL (CÓDIGO BRASILEIRO DO AR)

DECRETO-LEI N.º 32 — DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966

INSTITUI O CÓDIGO BRASILEIRO DO AR (1)

TÍTULO I — INTRODUÇÃO

TÍTULO VI — DOS SERVIÇOS AERÉOS

CAPÍTULO III — DA RESPONSABILIDADE CONTRATUAL (1)

Art. 97 — O transportador responde por qualquer dano resultante de acidente relacionado com a aeronave em voo ou na superfície, a seu bordo ou em operação de

embarque ou desembarque, que causar a morte ou lesão corporal do passageiro, salvo culpa deste, sem culpabilidade do transportador ou de seus prepostos.

Parágrafo único — No transporte gratuito, a responsabilidade dependerá de prova, a cargo da vítima ou de seus beneficiários, de dolo ou de culpa do transportador ou de seus prepostos, ressalvado o direito à indenização do seguro contratado sem exclusão do passageiro gratuito.

Art. 98 — O transportador responde pelo dano resultante de destruição, perda ou avaria da bagagem despachada ou de carga, nos acidentes ocorridos durante o transporte aéreo.

Art. 99 — O transporte aéreo para os efeitos do artigo precedente, compreende o período durante o qual a bagagem ou carga se acharem sob a guarda do transportador, em aeródromo, a bordo de aeronave ou em qualquer outro lugar.

Art. 100 — O transporte aéreo não abrange transporte terrestre ou aquático realizado fora do aeródromo.

Parágrafo único — Se na execução do contrato do transporte aéreo for executado transporte terrestre, marítimo ou fluvial para o carregamento, entrega ou baldeação, presume-se, ocorrido o dano durante o transporte aéreo, salvo prova em contrário.

Art. 101 — O transportador responde pelo dano resultante de antecipação ou atraso do transporte aéreo do passageiro, da bagagem ou da carga, salvo caso de força maior inclusive os impostos pela segurança do voo, cabendo-lhe a prova de tal circunstância.

Parágrafo único — A responsabilidade do transportador prevista neste artigo, será limitada, em se tratando de passageiro, pelo máximo de 10% do valor dos prejuízos provados, e nos demais casos, pelo máximo de 10% do valor respectivo da bagagem ou carga transportada." (Decreto-lei n.º 234, art. 15.)

Art. 102 — Se a viagem sofrer interrupção em aeroporto de escala por tempo superior a seis horas, qualquer que seja o motivo, o transportador é obrigado, à instância do passageiro, a fazê-lo reembarkar incontinenti para o destino pelo meio mais rápido possível e que ofereça idêntico ou melhor serviço, correndo por conta do transportador contratual todos os gastos inclusive os de hospedagem, decorrentes de interrupção, sem prejuízo das responsabilidades estabelecidas no artigo anterior.

Art. 103 — No transporte de passageiros, salvo se for convenionada indenização mais alta, a responsabilidade do transportador por qualquer dano resultante de morte ou lesão corporal de passageiro será limitada por pessoa, à importância correspondente a 200 (duzentas) vezes o maior salário-mínimo vigente no País.

§ 1.º — No transporte de carga ou bagagem, salvo convenção entre as partes, a responsabilidade do transportador se limita à quantia calculada por quilo, à base de 1/3 (um terço) do maior salário-mínimo vigente no País.

§ 2.º — Quanto à bagagem e objetos que o passageiro conservar sob a sua guarda, a responsabilidade do transportador não excederá de 4 (quatro) vezes o maior salário-mínimo vigente no País.

Art. 104 — O transportador responde perante os tripulantes da aeronave e demais empregados que nela viajarem a seu serviço, ou perante os respectivos

beneficiários, nos mesmos casos, segundo o mesmo critério e sob o mesmo regime de garantias estabelecidas com relação ao passageiro, por uma indenização de limite igual a que lhes seria devida se passageiros fossem deduzido o valor da indenização que receberam, ou que teriam direito a receber pela legislação de acidentes do trabalho.

Art. 105 — São nulas as cláusulas tendentes a exonerar de responsabilidade o transportador ou a estabelecer limite inferior ao fixado neste Código.

Parágrafo único — Essa nulidade não acarreta a anulação do contrato do transporte respectivo.

Art. 106 — Quando o dano resultar de dolo do transportador ou de seus prepostos, nenhum efeito terão os artigos deste Código, que excluam ou atenuem a responsabilidade. (Decreto-lei n.º 234, art. 16.)

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 841/95

Nos termos do Art. 119, caput, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente da Comissão determinou a abertura - e divulgação

na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para recebimento de emendas (5 Sessões), no período de 06 / 09 / 95 a 15 / 09 / 95. Findo o prazo, não foram recebidas emendas.

Sala da Comissão, em 18 de setembro de 1995


Aurenilton Araruna de Almeida
Secretário

COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epigrafe, de autoria do ilustre Deputado Vic Pires Franco, propõe que sejam penalizadas as empresas aéreas que efetuem confirmação de reservas em número superior à capacidade da aeronave.

Estabelece multa no valor correspondente ao do bilhete, que será paga ao passageiro prejudicado pelo não embarque, no próprio balcão da empresa transportadora, na forma de crédito aéreo em aberto.

O projeto de lei sob comento não recebeu emendas.

II - VOTO DO RELATOR

O tema em pauta se reveste de especial importância para o consumidor brasileiro por tratar-se de transporte aéreo, serviço caro e de necessária utilidade na vida moderna, pela economia de tempo que proporciona.

Infelizmente, como bem relatado na justificativa do projeto em tela, as empresas transportadoras têm abusado da prática do "over-booking", isto é, da confirmação de reservas em número superior à capacidade da aeronave, por não haver na legislação vigente nenhuma norma que coíba ou puna tal abuso ao direito do passageiro.

É verdade que o "over-booking", efetuado por conta e risco da companhia aérea, estabelece um número específico de reservas além da capacidade existente baseado em estudos estatísticos de não comparecimento de passageiros com reservas marcadas.

No entanto, a impunidade tem levado ao abuso e a parte mais frágil, o consumidor, tem sido prejudicada. Muitas vezes a pessoa procura o transporte aéreo por ser a única alternativa viável para atingir o objetivo que deseja, seja pessoal ou comercial. Já paga mais caro por isso e ainda tem de correr o risco de não viajar. Não cremos que seja justa tal prática com o ônus mínimo para as companhias aéreas estabelecido pela legislação vigente.

A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, bem como as "Condições Gerais de Transporte" baixadas pela Portaria nº 957/GM5, de 19 de dezembro de 1989, do Ministério da Aeronáutica, estabelecem os direitos do passageiro no caso do não embarque, seja por motivo de atraso da aeronave ou pela preterição ou excesso de passageiros no voo em que tinha reserva confirmada. O problema é que os "direitos" do passageiro estabelecidos nos citados diplomas legais são insignificantes se comparados aos prejuízos e transtornos decorrentes da impossibilidade de viajar. Tais "direitos" são: ser acomodado em outro voo (sem especificação de itinerário, duração, etc) no prazo máximo de quatro horas; ter despesas pagas no caso de embarcar em voo mais tarde ou no dia seguinte; endosso do bilhete ou devolução do dinheiro.

Fica claro, numa análise mais cuidadosa, que a companhia aérea não tem ônus algum; ao contrário, está garantida a lotação de seus voos e o lucro deles decorrentes. Quanto ao passageiro, já mencionamos alguns dos possíveis prejuízos.

Sem necessidade de alongarmos mais este parecer, mesmo porque é fácil a visualização do abuso, nos posicionamos favorável à iniciativa do nobre Deputado Vic Pires Franco. Não obstante, acreditamos que seria mais eficiente, por uma questão de consolidação das normas legais, alteração, com a mesma essência e objetivo do projeto sob

comento, da Lei 7.565, de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Apenas, por razão de justiça e imparcialidade, propomos também que seja instiuída multa de 10 % (dez por cento) sobre o valor do bilhete para o passageiro que, decidindo não viajar e já tendo sua reserva

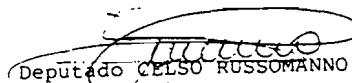
confirmada, não desmarcar a viagem em até duas horas antes do voo pelos sistemas normais de reserva, ou não justificar sua ausência, pessoalmente, no aeroporto até duas horas após o horário marcado para a partida da aeronave.

Desta forma, acreditamos estar dando equidade à balança na relação de consumo conforme estabelece o próprio Código de Proteção e Defesa do Consumidor no capítulo de Proteção Contratual e instituindo multa apenas para a empresa que desejar correr risco de um "over-booking" é excessivo quanto ao passageiro que muitas vezes faz diversas reservas e sequer dá-se ao trabalho de cancelá-las. Portanto, achamos que as duas partes devam ter responsabilidade quanto aos atos praticados.

Diante do exposto, somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 841 de 1995, nos termos do substitutivo anexo.

Sala das Comissões, 23 de novembro de 1995.

7


Deputado CELSO RUSSOMANNO
Relator

DESEJANDO TER O RELATOR
SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 841, DE 1995.

Altera a Lei 7.566, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Acrescente-se à Lei nº 7.566, de 19 de dezembro de 1995, os seguintes artigos 232 e 233, renumerando-se os demais:

Art. 232. A empresa de transporte aéreo de passageiros que emitir e confirmar bilhete de passagem em número superior à capacidade da aeronave destacada para determinado trecho de viagem, ficará obrigada a pagar ao passageiro prejudicado multa no valor correspondente ao do bilhete, sem prejuízo do disposto nos arts. 230 e 231 desta Lei.

Parágrafo único. A multa de que trata o "caput" deste artigo deverá ser paga ao passageiro, imediatamente, no próprio balcão de embarque da empresa aérea no aeroporto, na forma de crédito aéreo em aberto.

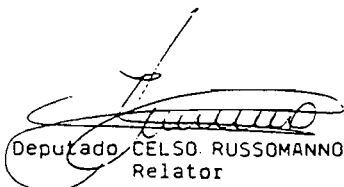
Art. 233. O passageiro que, tendo bilhete de viagem reservado e confirmado, não comparecer ao embarque fica obrigado a pagar multa de 10% (dez por cento) sobre o valor atualizado da passagem à companhia aérea quando da remarcação do bilhete, salvo se tiver cancelado a reserva confirmada até 2 (duas) horas antes do horário marcado para o voo ou justificar sua ausência, pessoalmente, até 2 (duas) horas após o horário marcado para o voo, no aeroporto.

Parágrafo único. O cancelamento da reserva confirmada poderá ser feito pelo sistema normal de reservas da companhia aérea, nas lojas da empresa ou agências autorizadas, dentro do prazo estabelecido no "caput", devendo ser fornecido ao passageiro um código de comprovação do cancelamento."

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Sala da Comissão, 23 de novembro de 1995.



Deputado CELSO RUSSOMANNO
Relator

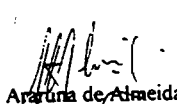
COMISSÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, MEIO AMBIENTE E MINORIAS

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 841/95

Nos termos do Art. 119, caput, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente da Comissão determinou a abertura e divulgação na ordem do Dia das Comissões, de prazo para recebimento de emendas (5 sessões), no período de 24/11/95 a 04/12/95. Findo o prazo, não foram recebidas emendas.

Sala da Comissão, em 05 de dezembro de 1995.



Aurenilton Araújo de Almeida
Secretário

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias, em reunião ordinária realizada, hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 841/95, com substitutivo, nos termos do parecer do relator.

Estiveram presentes os Senhores Deputados Celso Russomanno, Maria Valadão, Vice-Presidentes, Luciano Pizzatto, Wilson Branco, Pimentel Gomes, Vanessa Felipe, Agnaldo Timóteo, José Machado, Sérgio Carneiro, Gervásio Oliveira, José Coimbra, Valdir Colatto, Inácio Arruda, Zulaê Cobra, José Carlos Lacerda, Marta Suplicy, Domingos Dutra, Ivan Valente, Francisco Silva e Elton Rohneit.

Sala da Comissão, em 12 de dezembro de 1995.


Deputada Maria Valadão

Vice-Presidente em exercício da Presidência

SUBSTITUTIVO ADOTADO - CDCMAM

Dispõe sobre a multa a ser aplicada à empresa de transporte aéreo em caso de emissão de bilhete de passagem em número superior à capacidade da aeronave destacada para o respectivo trecho de viagem.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º acrescente-se à Lei nº 7.566, de 19 de dezembro de 1995, os seguintes artigos 232 e 233, renumerando-se os demais:

"Art. 232 A empresa de transporte aéreo de passageiros que emitir e confirmar bilhete de passagem em número superior à capacidade da aeronave destacada para determinado trecho de viagem, ficará obrigada a pagar ao passageiro prejudicado multa no valor correspondente ao do bilhete, sem prejuízo do disposto nos art. 230 e 231 desta Lei.

Parágrafo único A multa de que trata o caput deste artigo deverá ser paga ao passageiro, imediatamente, no próprio balcão de embarque da empresa aérea no aeroporto, na forma de crédito aéreo em aberto.

Art. 233 O passageiro que, tendo bilhete de viagem reservado e confirmado, não comparecer ao embarque fica obrigado a pagar multa de 10% (dez por cento) sobre o valor atualizado da passagem à companhia aérea quando da remarcação do bilhete, salvo se tiver cancelado a reserva confirmada até 2 (duas) horas antes do horário marcado para o voo ou justificar sua ausência, pessoalmente, até 2 (duas) horas após o horário marcado para o voo, aeroporto.

Parágrafo único O cancelamento da reserva confirmada poderá ser feito pelo sistema normal de reservas da companhia aérea, nas lojas da empresa ou agências autorizadas, dentro do prazo estabelecido no *caput*, devendo ser fornecido ao passageiro um código de comprovação do cancelamento."

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário

Sala da Comissão, em 12 de dezembro de 1995


Deputada Maria Valadão

Vice-Presidente em exercício da Presidência

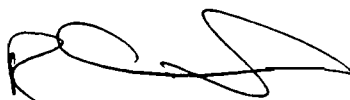
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 841-A/95

Nos termos do art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 18/03/96, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 25 de março de 1996.



Ruy Omar Prudêncio da Silva
Secretário

PARECER DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O nobre Deputado Vic Pires Franco é o autor deste projeto de lei que estabelece multa, no valor correspondente ao do bilhete de passagem, independentemente de outras penalidades previstas na legislação específica, quando a empresa de transporte aéreo de passageiros emitir e confirmar bilhete de passagem em número superior à capacidade da aeronave destacada para o trecho. Essa multa deverá ser paga ao passageiro prejudicado, imediatamente e ainda no balcão de embarque da empresa transportadora, na forma de crédito em aberto.

Na justificativa é dito:

"Ultimamente as empresas brasileiras de transporte aéreo estão se notabilizando na prática reiterada de venda de bilhetes de passagem em número superior à capacidade das aeronaves destacadas para determinados trechos, na esperança de que alguns passageiros não compareçam ao embarque.

Em decorrência deste fato, cada vez mais se torna comum a configuração do "overbooking", denominação dada na linguagem aeronáutica ao momento em que comparecem ao balcão de embarque todos os passageiros habilitados e, por absoluta falta de espaço físico, alguns destes acabam não viajando, mesmo com bilhete na mão."

Ressalta ainda o autor da proposição:

"O "overbooking", uma vez configurado, não deixa dúvida quanto ao dolo da empresa aérea, que deliberadamente assume o risco de prejudicar a alguns de seus clientes, que deixam de embarcar, acarretando transtornos muitas das vezes irreparáveis àqueles que se dispõem a recorrer ao transporte aéreo pela urgência e rapidez no deslocamento.

A legislação atual prescreve que com a emissão e confirmação do bilhete de passagem celebra-se entre as partes o contrato de transporte aéreo, independentemente da forma de pagamento do mesmo. O não embarque por iniciativa do transportador se constitui em inadimplência contratual, passível, no mínimo, de multa, conforme pretende o presente projeto de lei."

A douta Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias aprovou a matéria, unanimemente, acolhendo substitutivo oferecido pelo Relator, o nobre Deputado Celso Russomanno.

O substitutivo mantém a multa, no mesmo valor e nas mesmas condições; estabelece também, todavia, para o passageiro que não comparecer ao embarque, multa de dez por cento sobre o valor atualizado da passagem, quando vier a remarcar seu bilhete de viagem. Ficará, contudo, desobrigado dessa multa "se tiver cancelado a reserva confirmada até 2 (duas) horas após o horário marcado para o voo ou justificar sua ausência, pessoalmente, até 2 (duas) horas após o horário marcado para o

vôo, no aeroporto". O cancelamento poderá ser feito pelo sistema normal de reservas, devendo ser fornecido ao passageiro um código de comprovação do cancelamento.

Aberto prazo, nesta Comissão, para o oferecimento de emendas, nenhuma foi apresentada.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A prática do **overbooking**, ou seja, aceitar reservas de assentos em um determinado vôo em quantidade superior à capacidade da aeronave, é um recurso largamente utilizado por transportadores aéreos em todo o mundo. Destina-se a compensar, contrabalançar os efeitos de inúmeros casos de passageiros que, com reserva confirmada e até mesmo reconfirmada, não se apresentam para o embarque - **no show**. Procura-se também, dessa forma, beneficiar aqueles passageiros que, de outra maneira, não teriam suas reservas confirmadas.

Assim, por exemplo, é comum que, em épocas de grande demanda, passageiros façam reservas em mais de um vôo de um ou de vários transportadores e simplesmente não compareçam ao embarque, deixando de cancelar as reservas feitas.

Deve-se também evitar outra prática, freqüentemente utilizada, e que aumenta consideravelmente o **no show**: são as reservas ou bloqueios de conveniência, quando pessoas inescrupulosas fazem reservas com nome fictício, assegurando significativo número de lugares em vôo. Como essas pessoas não aparecerão, é certo que os passageiros excedentes, inclusive os de lista de espera, poderão ser aproveitados. Esta prática caracteriza, no meu modo de ver, uma conduta atentatória ao direito do consumidor, além de caracterizar prejuízo à companhia de aviação, devendo ser reprimida.

O mesmo se diga quanto àquelas pessoas que se utilizam de documentos falsos - criminosos, foragidos - ou de documentos verdadeiros, porém de terceiros, para fazerem a reserva ou embarcarem. É uma conduta ilícita, que deve ser apenada.

E a futura lei, para ser exequível, deve estar com seus dispositivos o mais equilibradamente fixados.

Acredito que os dispositivos ora sugeridos e incorporados ao substitutivo são uma tentativa válida de sanar os problemas acima apontados.

O substitutivo visa a resguardar os interesses dos usuários e das empresas de transporte aéreo mediante a introdução na lei especial - Código Brasileiro de Aeronáutica - de procedimentos disciplinares, definindo-se e estabelecendo-se obrigações e direitos recíprocos, que deverão nortear as relações contratuais entre as empresas aéreas e seus usuários.

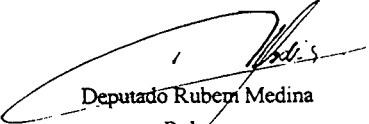
A introdução dos Direitos Especiais de Saque justifica-se de vez que o Brasil já os integrou a seu ordenamento jurídico ao assinar, e ratificar, os Protocolos

de Montreal números 1, 2, 3 e 4, de 25 de setembro de 1975. Demais, o Poder Executivo, com base no disposto no art. 287 do Código Brasileiro de Aeronáutica, baixou o Decreto nº 97.505, de 13 de fevereiro de 1989, que converteu o franco-ouro Poincaré das Convenções Internacionais em Direitos Especiais de Saque. Ademais, os D.E.S. já estão inseridos em diversos projetos de lei ora em tramitação na casa. Com sua adoção, pretende-se assegurar a uniformização, quanto a esse aspecto, das futuras normas legais. Essa moeda escritural, cuja valor é regularmente atualizado, é calculada pelo F.M.I. com base numa cesta das seis moedas mais fortes do mundo. No Brasil, o Banco Central divulga diariamente o seu valor, assim como alguns jornais especializados em mercado financeiro, o que permite a imediata e atualizada informação às empresas e aos usuários quanto à cotação dos Direitos Especiais de Saque.

As quantias propostas para a indenização por *no show* correspondem, em valores atuais, a R\$ 48,00 e R\$ 80,00, sendo que as decorrentes do *overbooking* variam entre R\$ 240,00 e R\$ 400,00. Note-se que, para fazer jus à indenização, o passageiro não precisará fazer demonstração de culpa do transportador ou do efetivo prejuízo experimentado.

Diante do exposto, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 841, de 1995, na forma do substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em 24 de julho de 1996.


Deputado Rubem Medina
Relator

SUBSTITUTIVO OFERECIDO PELO RELATOR

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com nova redação para os arts. 229, 230 e 231:

"Art. 229. Nos casos de cancelamento da viagem, recusa para o embarque de passageiro com reserva confirmada, atraso na partida ou na escala por mais de quatro horas e interrupção do voo em aeroporto de escala, o passageiro, sem prejuízo da responsabilidade civil da transportadora (art. 257), poderá optar pelo:

I - embarque em outro voo, próprio ou de congênere, providenciado pela transportadora, que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino;

II - endosso do bilhete de passagem;

III - reembolso do bilhete de passagem.

Parágrafo único. Nos casos de recusa de embarque de passageiro com reserva confirmada, bem como de atraso ou interrupção do voo em aeroporto de escala, por mais de quatro horas, a transportadora deverá proporcionar ao passageiro facilidades de comunicação e arcar com as despesas de alimentação, hospedagem e transporte de e para o aeroporto.

Art. 230. O passageiro com reserva confirmada que não se apresentar para o embarque no horário estabelecido, e que não haja providenciado o cancelamento da reserva com antecedência mínima de 4 (quatro) horas do horário previsto para o embarque, deverá arcar com o pagamento de multa em favor da transportadora, de caráter não relevável, em importância equivalente, em moeda nacional, a 30 (trinta) Direitos Especiais de Saque - DES, definidos pelo Fundo Monetário Internacional e divulgados pelo Banco Central do Brasil, nos trechos de até 1.100Km (mil e cem quilômetros), e de até 50 (cinquenta) DES nos trechos superiores a 1.100 Km (mil e cem quilômetros).

§ 1º O passageiro que cancelar sua reserva com 4 (quatro) horas de antecedência em relação ao horário estabelecido para o embarque, poderá revalidar seu bilhete junto à transportadora, seus agentes ou representantes credenciados, desde que o faça em até 24 (vinte e quatro) horas após o horário estabelecido para o embarque.

§ 2º O disposto no parágrafo anterior não se aplica aos bilhetes de passagem emitidos com tarifas promocionais, que prevejam a aplicação de multas em decorrência da alteração de reservas, conforme previsto nas regras tarifárias aprovadas pela autoridade aeronáutica.

§ 3º Ocorrendo cumulação de multas, aplicar-se-á a de maior valor.

§ 4º A reserva feita por intermédio de documentos ou de registros eletrônicos, com nomes falsos ou fictícios, com o intuito de iludir a transportadora ou as autoridades competentes, tipifica o crime de falsidade ideológica, sem prejuízo das demais cominações legais.

Art. 231. Sem prejuízo do disposto no art. 229, a responsabilidade da transportadora, em relação a cada passageiro com reserva confirmada e recusado para embarque, por excesso sobre a capacidade da aeronave, limita-se ao pagamento, na forma de crédito em aberto para ser utilizado na compra de serviços aéreos, da importância equivalente, em moeda nacional, a 150 (cento e cinquenta) Direitos Especiais de Saque - DES, conforme definidos pelo Fundo Monetário Internacional e divulgados pelo Banco Central do Brasil, para trechos cuja distância seja de até 1.100Km (mil e cem quilômetros), e de 250 (duzentos e cinquenta) DES para distâncias superiores a 1.100Km (mil e cem quilômetros), sendo que esses limites de responsabilidade constituem um máximo intransponível, qualquer que seja o motivo que lhe tenha dado origem.

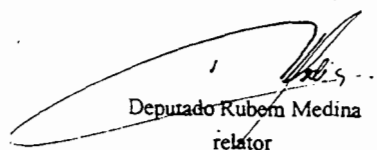
§ 1º A indenização a que se refere o caput será reduzida à metade caso o passageiro seja acomodado em outro voo que tenha a chegada no destino prevista para até 4 (quatro) horas depois do horário fixado do voo original.

§ 2º O valor do crédito em aberto, previsto no caput, poderá ser convertido em moeda nacional caso não tenha sido utilizado no prazo de 15 (quinze) dias."

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º revogam-se as disposições em contrário.

Sala da Comissão, em 24 de julho de 1996


Deputado Rubem Medina
relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

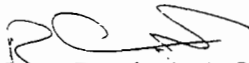
TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 841-A/95

Nos termos do art. 119, caput, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para

apresentação de emendas ao substitutivo oferecido pelo relator, a partir de 01/08/96, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram apresentadas emendas.

Sala da Comissão, em 09 de agosto de 1996.


Ruy Omar Prudêncio da Silva
Secretário

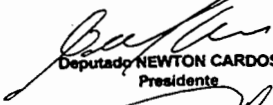
III - PARECER DA COMISSÃO

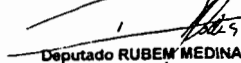
A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente, com substitutivo, o Projeto de Lei nº 841-A/95, nos termos do parecer do relator.

Estiveram presentes os seguintes Deputados:

Newton Cardoso - Presidente, Mauro Lopes e Mário Negromonte - Vice-Presidentes, Chico da Princesa, Cláudio Cajado, Paulo Gouvêa, Philemon Rodrigues, Moreira Franco, Ricardo Barros, Alberto Silva, Oscar Andrade, Alberto Goldman, Agnaldo Timóteo, Antônio Jorge, Luis Barbosa e Leônidas Cristino - titulares, e Eliseu Resende, Rubem Medina, Edinho Araújo, Basílio Villani, Oswaldo Soler e Zé Gerardo - suplentes.

Sala da Comissão, em 26 de agosto de 1996.


Deputado NEWTON CARDOSO
Presidente


Deputado RUBEM MEDINA
Relator

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. A Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com nova redação para os arts. 229, 230 e 231:

*Art. 229. Nos casos de cancelamento da viagem, recusa para o embarque de passageiro com reserva confirmada, atraso na partida ou na escala por mais de quatro horas e interrupção do voo em aeroporto de escala, o passageiro, sem prejuízo da responsabilidade civil da transportadora (art. 257), poderá optar pelo:

I - embarque em outro voo, próprio ou de congêneres, providenciado pela transportadora, que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino;

II - endosso do bilhete de passagem;

III - reembolso do bilhete de passagem.

Parágrafo único. Nos casos de recusa de embarque de passageiro com reserva confirmada, bem como de atraso ou interrupção do voo em aeroporto de escala, por mais de quatro horas, a transportadora deverá proporcionar ao passageiro facilidades de comunicação e arcar com as despesas de alimentação, hospedagem e transporte de e para o aeroporto.

Art. 230. O passageiro com reserva confirmada que não se apresentar para o embarque no horário estabelecido, e que não haja providenciado o cancelamento da reserva com antecedência mínima de 4 (quatro) horas do horário previsto para o embarque, deverá arcar com o pagamento de multa em favor da transportadora, de caráter não relevável, em importância equivalente, em moeda nacional, a 30 (trinta) Direitos Especiais de Saque - DES, definidos pelo Fundo Monetário Internacional e divulgados pelo Banco Central do Brasil, nos trechos de até 1.100 km (mil e cem quilômetros), e de até 50 (cinquenta) DES nos trechos superiores a 1.100 km (mil e cem quilômetros).

§ 1º. O passageiro que cancelar sua reserva com 4 (quatro) horas de antecedência em relação ao horário estabelecido para o embarque, poderá revalidar seu bilhete junto à transportadora, seus agentes ou representantes credenciados, desde que o faça em até 24 (vinte e quatro) horas após o horário estabelecido para o embarque.

§ 2º. O disposto no parágrafo anterior não se aplica aos bilhetes de passagem emitidos com tarifas promocionais, que prevejam a aplicação de multas em decorrência da alteração de reservas, conforme previsto nas regras tarifárias aprovadas pela autoridade aeronáutica.

§ 3º. Ocorrendo cumulação de multas, aplicar-se-á a de maior valor.

§ 4º. A reserva feita por intermédio de documentos ou de registros eletrônicos, com nomes falsos ou fictícios, com o intuito de iludir a transportadora ou as autoridades competentes, tipifica o crime de falsidade ideológica, sem prejuízo das demais cominações legais.

Art. 231. Sem prejuízo do disposto no art. 229, a responsabilidade da transportadora, em relação a cada passageiro com reserva confirmada e recusado para embarque, por excesso sobre a capacidade da aeronave, limita-se ao pagamento, na forma de crédito em aberto para ser utilizado na compra de serviços aéreos, da importância equivalente, em moeda nacional, a 150 (cento e cinquenta) Direitos Especiais de Saque - DES, conforme definidos pelo Fundo Monetário Internacional e divulgados pelo Banco Central do Brasil, para trechos cuja distância seja de até 1.100 km (mil e cem quilômetros), e de 250 (duzentos e cinquenta) DES para distâncias

superiores a 1.100 km (mil e cem quilômetros), sendo que esses limites de responsabilidade constituem um máximo intransponível, qualquer que seja o motivo que lhe tenha dado origem.

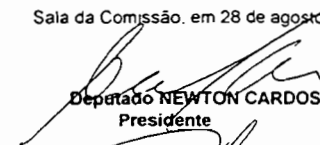
§ 1º. A indenização a que se refere o *caput* será reduzida à metade caso o passageiro seja acomodado em outro voo que tenha a chegada no destino prevista para até 4 (quatro) horas depois do horário fixado do voo original.

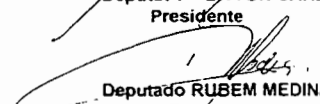
§ 2º. O valor do crédito em aberto, previsto no *caput*, poderá ser convertido em moeda nacional caso não tenha sido utilizado no prazo de 15 (quinze) dias "

Art. 2º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º. Revogam-se as disposições em contrário.

Sala da Comissão, em 28 de agosto de 1996.


Deputado NEWTON CARDOSO
Presidente


Deputado RUBEM MEDINA
Relator

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 841-B/95

Nos termos do art. 119, *caput*, I do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, alterado pelo art. 1º, I, da Resolução nº 10/91, o Senhor Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas a partir de 04 / 04 / 97 , por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

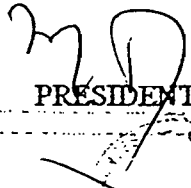
Sala da Comissão, em 11 de abril de 1997.


SÉRGIO SAMPAIO CONTREIRAS DE ALMEIDA

Secretário

Defiro, nos termos do art. 105, Parágrafo Único do RICD, o desarquivamento do PL 841/95. Publique-se.

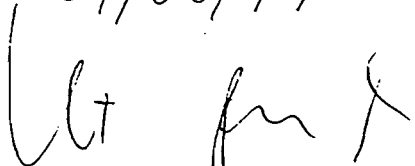
Em 04 / 08 / 99


PRESIDENTE

Senhor Presidente,

Nos termos regimentais do art.105, parágrafo único, requero o DESARQUIVAMENTO do Projeto de Lei nº 841, de 1995, de minha autoria, que "Dispõe sobre a multa a ser aplicada à empresa de transporte aéreo em caso de emissão de bilhete de passagem em número superior à capacidade da aeronave destacada para o respectivo trecho de viagem."

Sala das Sessões, em 04/08/99


DEPUTADO VIC PIRES FRANCO

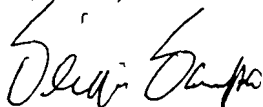
TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 841-B/95

Nos termos do art. 119, *caput* e inciso I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, alterado pelo art. 1º, I, da Resolução nº 10/91, o Senhor Presidente determinou a abertura e divulgação na Ordem do

Dia das Comissões, prazo para apresentação de emendas a partir de 19/10/99, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 19 de outubro de 1999.



SÉRGIO SAMPAIO CONSTREIRAS DE ALMEIDA
Secretário

RELATÓRIO

Este Projeto de Lei, de autoria do nobre Dep. VIC PIRES FRANCO, prevê que "a empresa de transporte aéreo de passageiros que emitir e confirmar bilhete de passagem em número superior à capacidade de aeronave destacada para determinado trecho de viagem, ficará obrigada a pagar ao passageiro prejudicado por tal prática, multa no valor correspondente ao do bilhete de passagem portado pelo mesmo, mantidas todas as responsabilidades cominadas nos artigos 230 e 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o Código Brasileiro de Aeronáutica." Essa multa deverá ser paga ao passageiro prejudicado, imediatamente e ainda no balcão de embarque da empresa transportadora, na forma de crédito em aberto.

A Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias aprovou unanimemente o Projeto, nos termos de Substitutivo apresentado pelo Relator, o nobre Dep. CELSO RUSSOMANO. O Substitutivo preferiu disciplinar o tema dentro do próprio Código Brasileiro de Aeronáutica tendo, ainda, acrescido dispositivo que estabelece a contrapartida da responsabilidade do passageiro, cuja ausência motiva o denominado "no show".

A Comissão de Viação e Transportes, também por unanimidade, aprovou o Projeto. Todavia, o fez em termos de outro Substitutivo que, mantendo as alterações no Código Brasileiro de Aeronáutica, deu ao tema maior abrangência. Esse Substitutivo, da lavra do nobre Dep. RUBEM MEDINA, mantém a dupla penalização: do passageiro e da empresa aérea. Quanto ao passageiro, amplia o prazo de comunicação para quatro horas antes do horário do voo, não

contemplando a hipótese do comparecimento pessoal ao aeroporto, após esse horário. E prevê que a revalidação do bilhete se dê em até vinte e quatro horas após o horário previsto inicialmente. Introduce, como crime de falsidade ideológica, "a reserva feita por intermédio de documentos ou de registros eletrônicos, com nomes falsos ou fictícios, com o intuito de iludir a transportadora ou as autoridades competentes."

Quanto às multas, esse Substitutivo utiliza-se do equivalente, em moeda nacional, do Direito Especial de Saque-DES. Assim o nobre Dep. RUBEM MEDINA esclareceu sua posição:

“ A introdução dos Direitos Especiais de Saque justifica-se de vez que o Brasil já os integrou a seu ordenamento jurídico ao assinar, e ratificar, os Protocolos de Montreal números 1, 2, 3 e 4, de 25 de setembro de 1975. Demais, o Poder Executivo, com base no disposto no art. 287 do Código Brasileiro de Aeronáutica, baixou o Decreto nº 95.505, de 13 de fevereiro de 1989, que converteu o franco-ouro Poincaré, das Convenções Internacionais, em Direitos Especiais de Saque. Ademais, os D.E.S. já estão inseridos em diversos projetos de lei ora em tramitação na casa. Com sua adoção, pretende-se assegurar a uniformização, quanto a esse aspecto, das futuras normas legais. Essa moeda escritural, cujo valor é regularmente atualizado, é calculada pelo F.M.I. com base numa cesta das seis moedas mais fortes do mundo. No Brasil, o Banco Central divulga diariamente o seu valor, assim como alguns jornais especializados em mercado financeiro, o que permite a imediata e atualizada informação às empresas e aos usuários quanto à cotação dos Direitos Especiais de Saque.

As quantias propostas para a indenização por **no show** correspondem, em valores atuais, a R\$ 48,00 e R\$ 80,00, sendo que as decorrentes do **over-booking** variam entre R\$ 240,00 e 400,00. Note-se que, para fazer jus à indenização, o passageiro não precisará fazer demonstração de culpa do transportador ou do efetivo prejuízo experimentado."

Aberto prazo para oferecimento de Emendas, nesta Comissão, nenhuma foi apresentada à Secretaria

É o relatório.

VOTO DO RELATOR

O tema é dos mais atuais e permitiria inúmeros desdobramentos que, inclusive, poderiam até mesmo aperfeiçoá-lo. Todavia, por imperativa norma regimental do art. 32, inciso III do caput, a manifestação deste nosso Colegiado deverá ater-se, exclusivamente, aos aspectos constitucionais jurídicos e de técnica legislativa de todas as proposições até agora apresentadas: o Projeto original e os Substitutivos das Comissões que se manifestaram sobre a matéria.

O Projeto original e o Substitutivo da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias atendem às exigências constitucionais quanto à competência legislativa da União, às atribuições do Congresso Nacional, à legitimidade da iniciativa e ao processo legislativo adequado. Outrossim, não apresentam vícios de injuridicidade. A técnica legislativa utilizada pelo Substitutivo é mais adequada, por introduzir a pretendida norma jurídica dentro do diploma legal disciplinador, ou seja, o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Relativamente ao Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, estão atendidas as já citadas exigências da Carta Política, embora a proposição, no meu modo de examiná-la, apresente duas imperfeições no que diz respeito à sua juridicidade.

A primeira delas é quando, talvez até mesmo por eventual erro de digitação, o texto previsto para ser o art. 230, caput, do C.B.A. fala em multa de até 50 (cinquenta) DES nos trechos superiores a 1.100 KM. É que todo o Código estabelece multas fixas. Note-se, também, que esse Substitutivo cuida de multa no mesmo caput e no subsequente art. 231, fazendo-o de forma definida. Assim, acredito que se deve promover uma Subemenda a esse texto para substituir a expressão "de até 50 (cinquenta) DES" por "de 50 (cinquenta) DES".

A outra imperfeição diz respeito à não fixação de um teto para as multas a serem pagas, tanto pelos passageiros quanto pelas companhias aéreas. Entendo que, para não ocorrer hipótese de enriquecimento sem justa causa, deve-se deixar claro que, em hipótese alguma, o valor da multa poderá exceder ao valor pago pelo trecho em que o passageiro tenha sido preterido ou não tenha comparecido ao embarque.

Diante do exposto, VOTO pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 841-B/97 e dos Substitutivo a ele oferecidos pela Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias e pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes (este com a adoção de três Subemendas para corrigir injuridicidades).

Sala das Comissões, em 09/12/99

Deputado **LEO ALCÂNTARA**
Relator

SUBMENDA Nº 1 DO RELATOR AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

- Substitua-se, no texto proposto pelo art. 1º para ser o art. 230, caput, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1996, a expressão "de até 50 (cinquenta) DES" pela seguinte: "de 50 (cinquenta) DES."

Sala de Reuniões, em 09/12/99

Deputado **LEO ALCÂNTARA**
Relator

SUBMENDA Nº 2 DO RELATOR AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Dê-se ao texto proposto pelo art. 1º, para ser o § 3º do art. 230, a seguinte redação:

"	Art. 230.
	§ 1º.
	§ 2º.

§ 3º. Ocorrendo cumulação de multas, aplicar-se-á a de maior valor que não poderá, em hipótese alguma, ser superior ao que foi pago pelo trecho."

Sala de Reuniões, em

09/12/99

Deputado **LEO ALCÂNTARA**
Relator

SUBMENDA Nº 3 DO RELATOR AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Inclua-se, no texto proposto pelo art. 1º, para ser o art. 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o seguinte § 3º:

" Art. 231.
§ 1º.
§ 2º.

§ 3º. A multa não poderá, em hipótese alguma, ser superior ao valor pago pelo trecho em que o passageiro tenha sido preterido."

Sala de Reuniões, em

09/12/99

Deputado **LEO ALCÂNTARA**
Relator

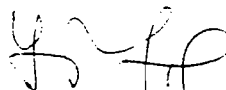
III – PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 841-B/95 e dos Substitutivos das Comissões de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias e de Viação e Transportes, com subemendas, nos termos do parecer do Relator, Deputado Léo Alcântara.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Iédio Rosa – Vice-Presidente no exercício da Presidência, Ary Kara – Vice-Presidente, André Benassi, Caio Riela, Fernando Gonçalves, Léo Alcântara, Zulaiê Cobra, Cezar Schirmer, Coriolano Sales, Geovan Freitas, Júlio Delgado, Nair Xavier Lobo, Osmar Serraglio, Renato Vianna, Jaime Martins, Moroni Torgan, Ricardo Fiúza, Roland Lavigne, Vilmar Rocha, Geraldo Magela, José Dirceu, José Genoíno, Nelson Pellegrino, Augusto Farias, Murilo Domingos, Fernando Coruja, José Roberto Batocchio, José Antônio Almeida, Bispo Rodrigues, Luciano Bivar, Ayrton Xerêz, Max Rosenmann, Odílio Balbinotti, Gustavo Fruet, Nelo Rodolfo, Luis Barbosa, Paes Landim, Professor Luizinho, Cleonânio Fonseca e Dr. Benedito Dias.

Sala da Comissão, em 21 de novembro de 2000



Deputado IÉDIO ROSA
Presidente em exercício

SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

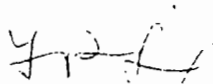
SUBEMENDAS ADOTADAS – CCJR

Nº 1

Substitua-se, no texto do substitutivo, proposto pelo art. 1º para ser o art. 230, *caput*, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1996, a

expressão “de até 50 (cinquenta) DES” pela seguinte: “de 50 (cinquenta) DES.”

Sala da Comissão, em 21 de novembro de 2000



Deputado IÉDIO ROSA
Presidente em exercício

SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

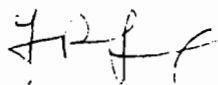
SUBEMENDAS ADOTADAS – CCJR

Nº 2

Dê-se ao texto do substitutivo proposto pelo art. 1º para ser o § 3º do art. 230, a seguinte redação:

“Art. 230
 § 1º
 § 2º
 § 3º Ocorrendo cumulação de multas, aplicar-se-á a de maior valor que não poderá, em hipótese alguma, ser superior ao que foi pago pelo trecho.”

Sala da Comissão, em 21 de novembro de 2000



Deputado IÉDIO ROSA
Presidente em exercício

SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTESSUBEMENDAS ADOTADAS – CCJRNº 3

Inclua-se, no texto do substitutivo proposto pelo art. 1º para ser o art. 231 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o seguinte § 3º:

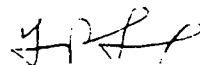
~Art. 231

§ 1º

§ 2º

§ 3º A multa não poderá, em hipótese alguma, ser superior ao valor pago pelo trecho em que o passageiro tenha sido preterido.”

Sala da Comissão, em 21 de novembro de 2000



Deputado IÉDIO ROSA
Presidente em exercício