



SENADO FEDERAL

PARECER Nº 104, DE 2013

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011, do Senador Rodrigo Rollemberg, que altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar o embarque gratuito de bagagem que se enquadre em determinados parâmetros, no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

RELATOR: Senador **CYRO MIRANDA**

I – RELATÓRIO

Encontra-se sob exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011, do Senador Rodrigo Rollemberg. A iniciativa propõe a inserção de novo artigo na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que “dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências”, para disciplinar a franquia de bagagem no transporte interestadual e internacional de passageiros.

A franquia proposta é de trinta quilos de peso total e volume máximo de trezentos decímetros cúbicos, limitada a maior dimensão de qualquer volume a um metro, para o bagageiro; e de cinco quilos de peso total – com dimensões compatíveis, preservando-se o conforto, a segurança e a higiene dos passageiros –, para o porta-embrulhos.

Poderá ser cobrado adicional de até 0,5% do preço da passagem por quilograma de excesso de peso e de até 20% por excesso de volume ou comprimento.

É dispensada a apresentação de notas fiscais dos bens embarcados como bagagem e o regulamento definirá as cargas perigosas, proibidas ou cujo peso ou dimensões autorizam o transportador a recusar o embarque.

O início da vigência da lei proposta é fixado para cento e oitenta dias após a sua publicação.

O autor fundamenta a iniciativa afirmando que, embora o decreto regulamentador do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros assegure o embarque de bicicletas desmontadas como franquia de bagagem, algumas empresas recusam-se a transportá-las ou cobram tarifas adicionais. Na maioria dos casos, até mesmo o embarque como encomenda é recusado, pois se exige do proprietário a apresentação de nota fiscal, que nem sempre foi guardada pelo proprietário.

A proposição foi distribuída para a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CI opinar sobre o mérito da proposição, impondo-se também, no caso presente, em face da competência terminativa e exclusiva atribuída à decisão, o exame dos aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A matéria insere-se na competência da União para legislar privativamente sobre transportes, como prevê o inciso XI do art. 22 da Constituição Federal, não havendo reserva de iniciativa em favor do Poder Executivo.

No mérito, cumpre louvar as intenções do autor. Embora, como aponta a própria justificção do projeto, a franquia de bagagens já esteja disciplinada no Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, que “dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”, é conveniente que a disciplina básica de um serviço relevante como o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, o que inclui a franquia de bagagem, seja veiculada por lei.

O regramento da matéria nos termos propostos não apenas permitirá uma disciplina normativa de maior alcance e permanência, capaz de inibir com maior eficácia o seu descumprimento, como também ensinará, no caso específico do embarque de bicicletas, o estímulo à utilização de veículos desse tipo nas cidades de destino dos passageiros transportados.

Com efeito, fixado o direito de os usuários dos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros terem suas bicicletas desmontáveis embarcadas no compartimento de bagagem, os ciclistas poderão valer-se mais frequentemente dessa prerrogativa. Trata-se, como bem afirma o autor da proposição, de uma importante contribuição para a consolidação de cidades mais limpas e silenciosas, bem como para a própria saúde da população.

Consideramos, entretanto, que a proposição deve ser aprimorada por meio da supressão de um de seus dispositivos. Referimo-nos ao inteiro teor do § 2º e à consequente adaptação do § 4º, ambos do art. 42-A que se pretende incluir no corpo da Lei nº 10.233, de 2001. Nos termos do comando proposto, as empresas rodoviárias poderão cobrar “adicional de até vinte por cento do preço da passagem” pelo transporte de bagagem que exceda as dimensões máximas fixadas para que se imponha a obrigação do transportador.

O mencionado dispositivo poderia gerar dúvidas e conflitos desnecessários, uma vez que, deixando de haver limite fixado para o excesso em relação às dimensões tidas como “máximas”, o usuário do serviço poderia pretender exigir do transportador a acomodação de volumes inadequados, circunstância que, em tese, poderia até mesmo prejudicar o transporte da bagagem dos demais passageiros.

Outra alteração necessária fiz respeito ao inciso I do artigo 42-A, que se pretende inserir na Lei 10233, de 5 de junho de 2001. Trata-se de modificar os limites máximos de volume e de dimensão para transporte em bagageiro, de 300 decímetros cúbicos e um metro, respectivamente, para 350 decímetros cúbicos e 1,30 metros. Tal proposta baseia-se no fato de que a maioria das embalagens para o transporte de bicicletas ultrapassam as medidas propostas originalmente no referido projeto de lei.

Uma última alteração, esta em proveito da técnica legislativa, refere-se a fazer constar da ementa do projeto o conteúdo da lei que objetiva alterar, bem como sintetizar o escopo da proposição.

As modificações necessárias são promovidas na forma das emendas adiante formuladas.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela constitucionalidade e pela juridicidade da proposição e, no mérito, pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011, com as emendas seguintes:

EMENDA Nº 1 – CI

Dê-se à ementa do PLS nº 113, de 2011, a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências, para disciplinar a franquia de bagagem no transporte interestadual e internacional de passageiros.”

EMENDA Nº 2 – CI

Suprima-se o § 2º da redação proposta pelo art. 1º do PLS nº 113, de 2011, para o art. 42-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, renumerando-se os dispositivos subsequentes.

EMENDA Nº 3 –CI

Dê-se ao inciso I do art.42-A, que o art.1º do PLS 113, de 2011, propõe acrescentar à Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a seguinte redação:

“ Art.1º.....”

‘Art.42-A.....

I – no bagageiro, trinta quilos de peso total e volume máximo de trezentos e cinquenta decímetros cúbicos, limitada a maior dimensão de qualquer volume a um metro e trinta centímetros;”

EMENDA Nº 4 – CI

Dê-se a seguinte redação ao § 4º do art. 42-A que o art. 1º do PLS nº 113, de 2011, propõe aditar à Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

“Art. 1º.....

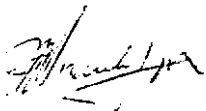
‘Art. 42-A.....

.....

§ 4º O regulamento definirá as cargas consideradas perigosas e proibidas, bem como o peso máximo das bagagens acima dos quais o transportador não está obrigado a embarcá-las.”

Sala da Comissão, 6 de março de 2013.

SEN. FERNANDO COLLOR, Presidente

 , Relator

Matéria: Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011

TITULARES					SUPLENTE				
Bloco de Apoio ao Governo (PT / PDT / PSB / PC do B / PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	Bloco de Apoio ao Governo (PT / PDT / PSB / PC do B / PRB)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
LINDBERGH FARIAS					1 – HUMBERTO COSTA				
DELÍCIO DO AMARAL	X				2 – JOSÉ PIMENTEL	X			
JORGE VIANA					3 – WELLINGTON DIAS				
WALTER PINHEIRO					4 – EDUARDO LOPES				
ACIR GURGACZ					5 – PEDRO TAUQUES				
JOÃO CAPIBERIBE					6 – RODRIGO ROLLEMBERG (Autor)				
INÁCIO ARRUDA	X				7 – VANESSA GRAZZIOTIN				
Bloco Parlamentar da Maioria (PV / PSD / PMDB / PP)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	Bloco Parlamentar da Maioria (PV / PSD / PMDB / PP)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
CLÉSIO ANDRADE	X				1 – ROMERO JUCA				
LOBÃO FILHO					2 – SÉRGIO SOUZA				
EDUARDO BRAGA					3 – RICARDO FERRAÇO	X			
VALDIR RAUPP	X				4 – ROBERTO REQUIÃO				
CASILDO MALDANER					5 – WALDEMIR MOKA				
EUNÍCIO OLIVEIRA					6 – IVO CASSOL				
CIRO NOGUEIRA					7 – FRANCISCO DORNELLES				
SÉRGIO PETECÃO	X				8 – KÁTIA ABREU				
Bloco Parlamentar Minoria (PSDB / DEM)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	Bloco Parlamentar Minoria (PSDB / DEM)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
ALOYSIO NUNES FERREIRA					1 – AÉCIO NEVES				
FLEXA RIBEIRO					2 – ALVARO DIAS				
LÚCIA VÂNIA					3 – CYRO MIRANDA (Relator)	X			
WILDER MORAIS	X				4 – JAYME CAMPOS	X			
Bloco Parlamentar União e Força (PTB / PR / PSC / PPL)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	Bloco Parlamentar União e Força (PTB / PR / PSC / PPL)	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
FERNANDO COLLOR					1 – ARMANDO MONTEIRO				
GIM	X				2 – JOÃO VICENTE CLAUDINO				
BLAIRO MAGGI	X				3 – VAGO				
PSOL	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO	PSOL	SIM	NÃO	AUTOR	ABSTENÇÃO
VAGO					1 – RANDOLFE RODRIGUES				

TOTAL:	3	22	—	—
	Sim	Não	Abstenção	Autor
	Presidente			

Sala das Reuniões, em / /

Senador

Obs.: O voto do Autor da Proposição não será computado, consignando-se sua presença para efeito de Quorum (art. 132, § 8º - RISF)

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

Matéria: Emendas nº 01, 02, 03 e 04 – CI ao Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011

TITULARES				SUPLENTE			
Bloco de Apoio ao Governo (PT / PDT / PSB / PC do B / PRB)				Bloco de Apoio ao Governo (PT / PDT / PSB / PC do B / PRB)			
LINDBERGH FARIAS				1 – HUMBERTO COSTA			
DELCIDIO DO AMARAL				2 – JOSÉ PIMENTEL	X		
JORGE VIANA	X			3 – WELLINGTON DIAS			
WALTER PINHEIRO				4 – EDUARDO LOPES			
ACIR GURGACZ				5 – PEDRO TAQUES			
JOÃO CAPIBERIBE				6 – RODRIGO ROLLEMBERG (Autor)			
INÁCIO ARRUDA	X			7 – VANESSA GRAZZIOTTIN			
Bloco Parlamentar da Maioria (PV / PSD / PMDB / PP)				Bloco Parlamentar da Maioria (PV / PSD / PMDB / PP)			
CLÉSIO ANDRADE	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	1 – ROMERO JUCÁ	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
LOBÃO FILHO	X			2 – SÉRGIO SOUZA			
EDUARDO BRAGA				3 – RICARDO FERRAÇO	X		
VALDIR RAUPP	X			4 – ROBERTO REQUIÃO			
CASILDO MALDANIER				5 – WALDEMIR MOKA			
EUNÍCIO OLIVEIRA				6 – IVO CASSOL			
CIRO NOGUEIRA				7 – FRANCISCO DORNELLES			
SÉRGIO PETECÃO	X			8 – KÁTIA ABREU			
Bloco Parlamentar Minoria (PSDB / DEM)				Bloco Parlamentar Minoria (PSDB / DEM)			
ALOYSIO NUNES FERREIRA	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	1 – AÉCIO NEVES	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
FLEXA RIBEIRO				2 – ALVARO DIAS			
LÚCIA VÂNIA				3 – CYRO MIRANDA (Relator)	X		
WILDER MORAIS	X			4 – JAYME CAMPOS	X		
Bloco Parlamentar União e Força (PTB / PR / PSC / PPL)				Bloco Parlamentar União e Força (PTB / PR / PSC / PPL)			
FERNANDO COLLOR	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	1 – ARMANDO MONTEIRO	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO
GIM	X			2 – JOÃO VICENTE CLAUDINO			
BLAIRO MAGGI	X			3 – VAGO			
PSOL				PSOL			
VAGO	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO	1 – RANDOLFE RODRIGUES	SIM	NÃO	ABSTENÇÃO

TOTAL: 13 Sim: 12 Não: 1 Abstensão: 0 Autor: 0 Presidente: 1

Sala das Reuniões, em / /

Senador *Raul*
Presidente

Obs.: O voto do Autor da Proposição não será computado, consignando-se sua presença para efeito de Quorum (art. 132, § 8º - RJSF)

Comissão de Serviços de Infraestrutura - CI
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 113, de 2011

TERMINATIVO

ASSINAM O PARECER, NA 03ª REUNIÃO, DE 06/03/2013, OS(AS) SENHORES(AS) SENADORES(AS)

PRESIDENTE: Sen. Fernando Collor Filho

RELATOR: Sen. Cyro Miranda

Bloco de Apoio ao Governo(PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)	
Lindbergh Farias (PT)	1. Humberto Costa (PT)
Delcídio do Amaral (PT)	2. José Pimentel (PT)
Jorge Viana (PT)	3. Wellington Dias (PT)
Walter Pinheiro (PT)	4. Eduardo Lopes (PRB)
Acir Gurgacz (PDT)	5. Pedro Taques (PDT)
João Capiberibe (PSB)	6. Rodrigo Rollemberg (PSB)
Inácio Arruda (PC DO B)	7. Vanessa Grazziotin (PC DO B)
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PSD, PMDB, PP)	
Clésio Andrade (PMDB)	1. Romero Jucá (PMDB)
Lobão Filho (PMDB)	2. Sérgio Souza (PMDB)
Eduardo Braga (PMDB)	3. Ricardo Ferraço (PMDB)
Valdir Raupp (PMDB)	4. Roberto Requião (PMDB)
Casildo Maldaner (PMDB)	5. Waldemir Moka (PMDB)
Eunício Oliveira (PMDB)	6. Ivo Cassol (PP)
Ciro Nogueira (PP)	7. Francisco Dornelles (PP)
Sérgio Petecão (PSD)	8. Kátia Abreu (PSD)
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)	
Aloysio Nunes Ferreira (PSDB)	1. Aécio Neves (PSDB)
Flexa Ribeiro (PSDB)	2. Alvaro Dias (PSDB)
Lúcia Vânia (PSDB)	3. Cyro Miranda (PSDB)
Wilder Moraes (DEM)	4. Jayme Campos (DEM)
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PPL, PR)	
Fernando Collor (PTB)	1. Armando Monteiro (PTB)
Gim (PTB)	2. João Vicente Claudino (PTB)
Blairo Maggi (PR)	3. VAGO
PSOL	
VAGO	1. Randolfe Rodrigues

SECRETARIA DE COMISSÕES
SERVIÇO DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

**TEXTO FINAL AO PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 113, DE 2011,
APROVADO EM 06/03/2013.**

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências, para disciplinar a franquia de bagagem no transporte interestadual e internacional de passageiros.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Subseção III da Seção IV do Capítulo VI da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a inclusão do seguinte art. 42-A:

“Art. 42-A. O passageiro do transporte rodoviário interestadual e internacional fará jus, a título de franquia, ao embarque gratuito de bagagem no bagageiro e volume no porta-embrulhos, observados os seguintes limites máximos de peso e dimensão:

I – no bagageiro, trinta quilos de peso total e volume máximo de trezentos e cinquenta decímetros cúbicos, limitada a maior dimensão de qualquer volume a um metro e trinta centímetros;

II – no porta-embrulhos, cinco quilos de peso total, com dimensões que se adaptem ao porta-embrulhos, desde que não sejam comprometidos o conforto, a segurança e a higiene dos passageiros.

§ 1º Excedido o peso fixado nos incisos I e II do *caput*, o passageiro pagará até meio por cento do preço da passagem correspondente ao serviço convencional pelo transporte de cada quilograma de excesso.

§ 2º Não será exigida a apresentação de notas fiscais como condição para o embarque das mercadorias a que se refere este artigo.

§ 3º O regulamento definirá as cargas consideradas perigosas e proibidas, bem como o peso máximo das bagagens acima dos quais o transportador não está obrigado a embarcá-las.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação.

Sala da Comissão, 06 de março de 2013.



Senador FERNANDO COLLOR
Presidente

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
SECRETARIA GERAL DA MESA**

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

.....

XI - trânsito e transporte;

.....

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001.

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

.....

Art. 42. O contrato estabelecerá que o permissionário estará obrigado a:

I – adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente;

II – responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à Agência ou à União os ônus que venham a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do permissionário;

III – adotar as melhores práticas de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor.

Subseção IV

Das Autorizações

Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características: (Redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 2012)

I – independe de licitação;

II – é exercida em liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, e em ambiente de livre e aberta competição;

III – não prevê prazo de vigência ou termo final, extinguindo-se pela sua plena eficácia, por renúncia, anulação ou cassação.

.....

Ofício nº 006 /2013-CI

Brasília, 6 de março de 2013.

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Nos termos do § 2º, do art. 91 do Regimento Interno do Senado Federal, comunico a Vossa Excelência que esta Comissão **aprovou** na reunião realizada no dia 6 de março do ano em curso, em **Decisão Terminativa**, o **Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011**, que “altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar o embarque gratuito de bagagem que se enquadre em determinados parâmetros, no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”, de autoria do **Senador Rodrigo Rollemberg**, com as Emendas nº 01, 02, 03 e 04 - CI.

Respeitosamente,



Senador Fernando Collor
Presidente da Comissão

Excelentíssimo Senhor
Senador Renan Calheiros
Presidente do Senado Federal
N E S T A

RELATÓRIO

RELATOR: Senador CYRO MIRANDA

I – RELATÓRIO

Encontra-se sob exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011, do Senador Rodrigo Rollemberg. A iniciativa propõe a inserção de novo artigo na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que “dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências”, para disciplinar a franquia de bagagem no transporte interestadual e internacional de passageiros.

A franquia proposta é de trinta quilos de peso total e volume máximo de trezentos decímetros cúbicos, limitada a maior dimensão de qualquer volume a um metro, para o bagageiro; e de cinco quilos de peso total – com dimensões compatíveis, preservando-se o conforto, a segurança e a higiene dos passageiros –, para o porta-embrulhos.

Poderá ser cobrado adicional de até 0,5% do preço da passagem por quilograma de excesso de peso e de até 20% por excesso de volume ou comprimento.

É dispensada a apresentação de notas fiscais dos bens embarcados como bagagem e o regulamento definirá as cargas perigosas, proibidas ou cujo peso ou dimensões autorizam o transportador a recusar o embarque.

O início da vigência da lei proposta é fixado para cento e oitenta dias após a sua publicação.

O autor fundamenta a iniciativa afirmando que, embora o decreto regulamentador do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros assegure o embarque de bicicletas desmontadas como franquia de bagagem, algumas empresas recusam-se a transportá-las ou cobram tarifas adicionais. Na maioria dos casos, até mesmo o embarque como encomenda é recusado, pois se exige do proprietário a apresentação de nota fiscal, que nem sempre foi guardada pelo proprietário.

A proposição foi distribuída para a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CI opinar sobre o mérito da proposição, impondo-se também, no caso presente, em face da competência terminativa e exclusiva atribuída à decisão, o exame dos aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A matéria insere-se na competência da União para legislar privativamente sobre transportes, como prevê o inciso XI do art. 22 da Constituição Federal, não havendo reserva de iniciativa em favor do Poder Executivo.

No mérito, cumpre louvar as intenções do autor. Embora, como aponta a própria justificação do projeto, a franquía de bagagens já esteja disciplinada no Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, que “dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”, é conveniente que a disciplina básica de um serviço relevante como o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, o que inclui a franquía de bagagem, seja veiculada por lei.

O regramento da matéria nos termos propostos não apenas permitirá uma disciplina normativa de maior alcance e permanência, capaz de inibir com maior eficácia o seu descumprimento, como também ensejará, no caso específico do embarque de bicicletas, o estímulo à utilização de veículos desse tipo nas cidades de destino dos passageiros transportados.

Com efeito, fixado o direito de os usuários dos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros terem suas bicicletas desmontáveis embarcadas no compartimento de bagagem, os ciclistas poderão valer-se mais frequentemente dessa prerrogativa. Trata-se, como bem afirma o autor da proposição, de uma importante contribuição para a consolidação de cidades mais limpas e silenciosas, bem como para a própria saúde da população.

Consideramos, entretanto, que a proposição deve ser aprimorada por meio da supressão de um de seus dispositivos. Referimo-nos ao inteiro teor do § 2º e à consequente adaptação do § 4º, ambos do art. 42-A que se pretende incluir no corpo da Lei nº 10.233, de 2001. Nos termos do comando proposto, as empresas rodoviárias poderão cobrar “adicional de até vinte por cento do preço da passagem” pelo transporte de bagagem que exceda as dimensões máximas fixadas para que se imponha a obrigação do transportador.

O mencionado dispositivo poderia gerar dúvidas e conflitos desnecessários, uma vez que, deixando de haver limite fixado para o excesso em relação às dimensões tidas como “máximas”, o usuário do serviço poderia pretender exigir do transportador a acomodação de volumes inadequados, circunstância que, em tese, poderia até mesmo prejudicar o transporte da bagagem dos demais passageiros.

Outra alteração necessária, esta em proveito da técnica legislativa, refere-se a fazer constar da ementa do projeto o conteúdo da lei que objetiva alterar, bem como sintetizar o escopo da proposição.

As modificações necessárias são promovidas na forma das emendas adiante formuladas.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela constitucionalidade e pela juridicidade da proposição e, no mérito, pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011, com as emendas seguintes:

EMENDA Nº - CI

Dê-se à ementa do PLS nº 113, de 2011, a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências, para disciplinar a franquia de bagagem no transporte interestadual e internacional de passageiros.”

EMENDA Nº - CI

Suprima-se o § 2º da redação proposta pelo art. 1º do PLS nº 113, de 2011, para o art. 42-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, renumerando-se os dispositivos subsequentes.

EMENDA Nº - CI

Dê-se a seguinte redação ao § 4º do art. 42-A que o art. 1º do PLS nº 113, de 2011, propõe aditar à Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

“Art. 1º

‘Art. 42-A.....

.....
§ 4º O regulamento definirá as cargas consideradas perigosas e proibidas, bem como o peso máximo das bagagens acima dos quais o transportador não está obrigado a embarcá-las.”

Sala da Comissão,

, Presidente



, Relator

Publicado no DSF, de 14/03/2013.