

VOTO EM SEPARADO

Na COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA, sobre o PLC nº 51, de 2007 que *dispõe sobre a validade dos bilhetes de passagem no transporte coletivo rodoviário de passageiros e dá outras providências.*

I – RELATÓRIO

Esta Comissão examina o Projeto de Lei da Camara dos Deputados (PLC 51/2007), com o parecer do ilustre Senador Expedito Junior com voto pela rejeição da matéria, em reunião no âmbito desta comissão o Senador Marconi Perillo pediu vistas do projeto.

O projeto pretende regulamentar aspectos do transporte coletivo rodoviário de passageiros de âmbito intermunicipal, interestadual e internacional, com destaque para a questão do prazo de validade dos bilhetes de passagem, além de outros direitos dos usuários relacionados com as condições de prestação do serviço pelas empresas transportadoras.

A proposição determina que os bilhetes terão a validade assegurada por um ano, a partir da data de emissão, com ou sem data e horário marcados para a realização da viagem. Durante o prazo de validade, os bilhetes não utilizados poderão ser remarcados (art. 1º).

Estabelece que, antes de efetivado o embarque, o passageiro tem direito a reembolso do valor pago pela passagem, mediante simples manifestação de sua vontade à empresa transportadora. Tratando-se de reembolso solicitado por motivo de desistência da viagem, a restituição do valor pago será feita no prazo de trinta dias (art. 2º).

Obriga o transportador, em caso de atraso na viagem, ocorrido no ponto inicial ou em ponto intermediário, a providenciar o embarque do passageiro em outra empresa que ofereça serviço equivalente para o mesmo destino; alternativamente, o passageiro, a seu critério, poderá ter restituído o valor pago pelo bilhete (art. 3º).

Da mesma forma, exige que a empresa conte com um sistema operacional capaz de, em caso de defeito ou falha mecânica que acarrete atraso ou interrupção da viagem, permitir a continuidade da viagem dos passageiros em até três horas a partir da interrupção. Caso não consiga solucionar o problema no prazo estabelecido, a empresa deverá efetuar a restituição do valor do bilhete aos passageiros (art. 4º).

Estabelece que, durante a interrupção ou retardamento da viagem, as despesas do passageiro com alimentação e hospedagem serão custeadas pela empresa transportadora (art. 5º).

Desobriga o transportador de efetuar qualquer reembolso relativo a trecho não utilizado da viagem, quando a interrupção em ponto intermediário do percurso ocorrer por iniciativa do passageiro (art. 6º).

Dispensa o passageiro que adquirir bilhete com antecedência mínima de sete dias de definir, no ato da compra, o horário da viagem a ser realizada (art. 7º).

Exige que a empresa transportadora opere com sistema de proteção à viagem, abrangendo controle de tráfego, telecomunicações rodoviárias – sistema de rádio transmissor-receptor, operado mediante autorização da Polícia Rodoviária Federal – e manutenção dos veículos (arts. 8º e 9º).

Prevê a divulgação obrigatória de disposições constantes do projeto aos usuários dos serviços de transporte, nos pontos de venda de passagens, nos terminais de embarque e desembarque e no interior dos veículos (art. 10).

Isenta do cumprimento das obrigações previstas no projeto as linhas urbanas e as de características semi-urbanas (art. 11).

Estabelece que, ocorrendo substituição de veículo por outro de categoria diferente, no ponto inicial ou em ponto intermediário da viagem, nada será cobrado do passageiro se o veículo substituto for de categoria superior à prevista no contrato de transporte; se de categoria inferior, o passageiro fará jus à diferença de preço equivalente à mudança da classe de serviço. Caso a mudança de veículo se dê por iniciativa do passageiro, o

transportador providenciará a substituição do bilhete, com o devido ajuste da tarifa e o registro das diferenças havidas para mais ou para menos (art. 12).

Proíbe a retenção do valor do bilhete por mais de trinta dias a partir da apresentação do pedido de reembolso pelo passageiro e determina que, durante o prazo de validade do bilhete, o crédito do passageiro manterá a correspondência com o valor atualizado da tarifa e que, em caso de reembolso, poderá ser descontada do valor a ser restituído a comissão de venda. Estabelece, ainda, que, no caso de bilhete de passagem internacional, o valor do reembolso será o equivalente ao da tarifa vigente em moeda estrangeira, convertido pelo câmbio do dia (art. 13).

Por último, ratifica o prazo máximo de trinta dias para reembolso do valor da passagem – limite aplicável tanto às transportadoras nacionais como às internacionais –, além de prever que o reembolso de bilhete comprado a crédito só será efetuado após a quitação do débito (arts. 14 e 15).

II – ANÁLISE

A Lei 10.233 de 5 de junho de 2001 que criou a Agencia Nacional de Transportes Terrestres ANTT, regulamentou o transporte coletivo rodoviário de passageiros, evoluindo consideravelmente os marcos regulatórios no setor, porém o setor carece de uma maior atenção aos usuários do transporte rodoviário. A esse setor é imputada a responsabilidade em ser o campeão nos acidentes rodoviários, com o maior número de mortes nas rodovias brasileiras, causados muitas vezes pelo acúmulo de horas trabalhadas dos motoristas e de falhas mecânicas nos veículos de transporte coletivo, gerando responsabilidade ao órgão gestor que é a Agencia Nacional de Transportes Terrestres ANTT órgão responsável em fiscalizar a situação dos ônibus sejam de turismo, de linha estadual, de linha interestadual ou de linha internacional.

Esta Comissão com o objetivo de instruir a apreciação do PLC nº 51, de 2007 convidou para debater o assunto, a ANTT e a Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI) – que convergiram para a conclusão de que a iniciativa consubstanciada no PLC nº 51, de 2007, tornou-se desnecessária em face da legislação vigente.

III – VOTO

Por entender que ainda há falhas na atenção devida aos usuários do transporte rodoviário, sendo necessário imputar maior rigor na fiscalização das empresas pelo órgão responsável, e ainda as estatísticas na operação do serviço serem fontes de inúmeras mortes nas rodovias, por esses motivos optamos pelo Voto em Separado com aprovação do Projeto de Lei da Camara dos Deputados PLC 51/2007 de autoria do nobre Deputado Jovair Arantes.

Sala das Comissões,

Senador **MARCONI PERILLO**

PSDB - GO