



# **SENADO FEDERAL**

## **PARECERES**

### **Nº 464 e 465, DE 2008**

Sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 51, de 2007 (nº 1.333/1995, na Casa de origem), que *dispõe sobre a validade dos bilhetes de passagem no transporte coletivo rodoviário de passageiros e dá outras providências.*

#### **PARECER Nº 464, DE 2008**

**(Da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura)**

Relator do vencido: Senador Marconi Perillo.

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 da Comissão, 27 de fevereiro de 2007.

Senador MARCONI PERILLO

PSDB - GO

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA**

**Projeto de Lei da Câmara nº 51, de 2007**

ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE 27 / 02 / 2008, OS SENHORES (AS) SENADORES (AS)

**PRESIDENTE:** *Senador*

**AUTOR DO VOTO EM SEPARADO:** *Senador Marconi Perillo*

**Titulares:** Bloco de apoio ao Governo  
(PT/PR/PSB/PG do B/PRB/PP)

**Suplentes:** Bloco de apoio ao Governo  
(PT/PR/PSB/PG do B/PRB/PP)

**SERYS SLHESSARENKO - PT**

1- FLÁVIO ARNS - PT

**DELcíDIO AMARAL - PT**

2- FÁTIMA CLEIDE - PT

**ELI SALVATTI - PT**

3- ALOIZIO MERCADANTE - PT

**FRANCISCO DORNELLES - PP**

4- JOÃO RIBEIRO - PR

**INÁCIO ARRUDA - PC do B**

5- AUGUSTO BOTELHO - PR

**EXPEDITO JÚNIOR - PR**

6- RENATO CASAGRANDE - PSB

**Titulares:** MDB

**Suplentes:** PMDB

**ROMERO JUCÁ**

1- (vago)

**VALDIR RAUPP**

2- JOSÉ MARANHÃO

**LEOMAR QUINTANILHA**

3- GILVAM BORGES

(vago)

4- NEUTO DE CONTO

**VALTER PEREIRA**

5- GERALDO MESQUITA

**WELLINGTON SALGÁDO**

6- PEDRO SIMON

**Titulares:** Bloco da Minoria

**Suplentes:** Bloco da Minoria

(DEM/PSDB)

(DEM/PSDB)

**ADELMIR SANTANA - DEM**

1- DEMÓSTENES TORRES - DEM

**ELISEU RESENDE - DEM**

2- MARCO MACIEL - DEM

**JAYME CAMPOS - DEM**

3- (vago)

**HERÁCLITO FORTES - DEM**

4- ROSALBA CIARLINI - DEM

**RAIMUNDO COLOMBO - DEM**

5- ROMEU TUMA - PTB

**JOÃO TENÓRIO - PSDB**

6- CÍCERO LUCENA - PSDB

**MARCONI PERILLO - PSDB**

7- EDUARDO AZEREDO - PSDB

**FLEXA RIBEIRO - PSDB**

8- MÁRIO COUTO - PSDB

**SÉRGIO GUERRA - PSDB**

9- TASSO JEREISSATI - PSDB

**Titulares:** PTB

**Suplentes:** PTB

**GIM ARGELLO**

1- JOÃO VICENTE CLAUDINO

**Titulares:** PDT

**Suplentes:** PDT

**JOÃO DURVAL**

1- (vago)

Sessão de  
27/02/2008  
Comissão de  
Serviços de  
Infra-Estrutura

## **PARECER Nº 465, DE 2008**

**(Da Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle)**

Relator: Senador FLEXA RIBEIRO

### **I – RELATÓRIO**

De iniciativa do Deputado JOVAIR ARANTES, o Projeto de Lei da Câmara nº 51, de 2007 (PL nº 1.333-C, de 1995, na origem), tem o objetivo principal de estabelecer a validade pelo prazo de um ano para os bilhetes de passagem adquiridos das operadoras dos serviços de transporte rodoviário intermunicipal, interestadual e internacional de passageiros.

São, no entanto, fixadas diversas outras regras. Os usuários dos serviços passam a dispor, no mencionado prazo de um ano, do direito à remarcação dos bilhetes, ao reembolso devidamente atualizado do valor despendido em sua aquisição, bem como à compensação por mudança para veículo de categoria inferior à originalmente prevista. São igualmente estabelecidas normas para os casos de atraso superior a uma hora, critérios para a responsabilização das empresas concessionárias ou permissionárias relativamente às despesas com alimentação e hospedagem determinadas pelo retardamento das viagens, assim como a possibilidade da emissão de bilhetes “em aberto”, nos casos de aquisição com antecedência mínima de sete dias em relação à data da viagem.

A lei proposta, ademais, impõe às operadoras a obrigação de que instalem “sistema de proteção à viagem, visando à regularidade, segurança e eficiência” das viagens.

Justifica a iniciativa o argumento de que a legislação vigente deve ser atualizada no sentido de alargar a proteção dos direitos dos passageiros e, de outra parte, elevar os padrões de segurança dos serviços prestados.

Examinada, na Câmara dos Deputados, pelas Comissões de Defesa do Consumidor; de Viação e Transportes; e de Constituição e Justiça e de Cidadania, a proposição, ainda que sem lograr unanimidade, resultou aprovada.

Recebida no Senado em 5 de julho de 2007, foi distribuída à Comissão de Serviços de Infra-Estrutura para, posteriormente, colher a manifestação desta Comissão.

Na primeira das Comissões do Senado incumbidas de examinar o PLC nº 51, de 2007, a matéria manteve o tom polêmico advindo da Casa de origem. Distribuída ao Senador Expedito Junior, recebeu relatório no sentido de sua rejeição em face da alegada constatação de que seus dispositivos já teriam sido incorporados ao ordenamento jurídico na forma de várias normas legais e resoluções da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) editadas durante sua tramitação.

Ao discordar do relator e posicionar-se favoravelmente ao projeto, o Senador Marconi Perillo apresentou Voto em Separado, que passou a constituir o Parecer daquela Comissão.

Cabe agora a manifestação desta Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle.

## **II – ANÁLISE**

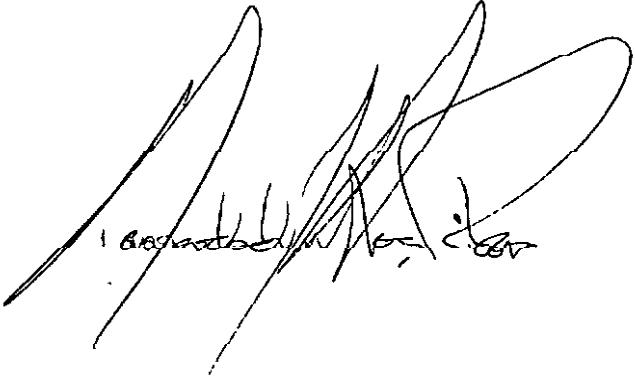
A proposição encontra abrigo constitucional no âmbito da competência da União, ente ao qual compete legislar privativamente sobre “trânsito e transporte”, como determina o art. 22, XI, da Constituição Federal. Não há, outrossim, restrição à iniciativa parlamentar, de vez que a matéria não integra o campo reservado pelo § 1º do art. 61 à iniciativa privativa do Presidente da República.

No mérito, o projeto traz importante contribuição à tarefa, que incumbe ao Estado, de proteger os direitos dos usuários dos serviços públicos de transporte rodoviário. Trata-se, assim, de medida de largo alcance social, credora do apoio do Poder Legislativo.

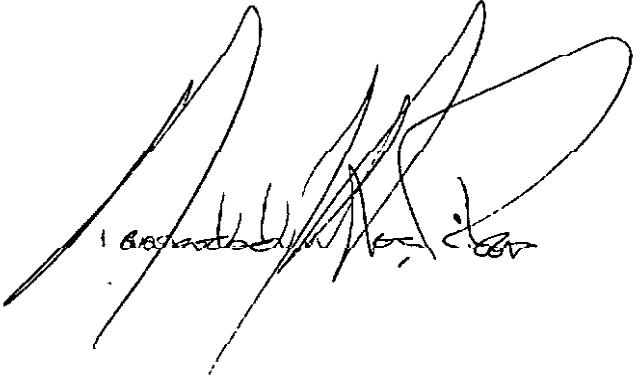
### **III – VOTO**

Ante o exposto, voto pela **APROVAÇÃO** do PLC nº 51, de 2007.

Sala da Comissão,



, Presidente

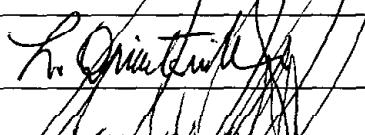
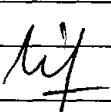


, Relator

**COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E  
FISCALIZAÇÃO E CONTROLE**

PROPOSIÇÃO: PLC Nº 51 DE 2007

ASSINAM O PARECER NA REUNIÃO DE 13/05/2008, OS SENHORES(AS) SENADORES(AS):

PRESIDENTE :	
RELATOR :	
<b>BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT, PR, PSB, PC do B, PRB e PP)</b>	
RENATO CASAGRANDE-PSB	FLÁVIO ARNS-PT
SIBÁ MACHADO-PT	AUGUSTO BOTELHO-PT
FÁTIMA CLEIDE-PT	SERYS SMESSARENKO-PT
CÉSAR BORGES-PR	INÁCIO ARRUDA-PC do B
	EXPEDITO JÚNIOR-PR
<b>Maoria (PMDB)</b>	
LEOMAR QUINTANILHA	ROMERO JUCÁ
WELLINGTON SALGADO	GEOVANI BORGES
VALDIR RAUPP	ALMEIDA LIMA
VALTER PEREIRA	GERALDO MESQUITA
<b>Bloco da Minoria (DEM e PSDB)</b>	
ELISEU RESENDE-DEM	ADELMIR SANTANA-DEM
HERÁCLITO FORTES-DEM	VAGO
GILBERTO GOELLNER-DEM	VAGO
JOSÉ AGRIPINO-DEM	RAIMUNDO COLOMBO-DEM
MÁRIO COUTO-PSDB	PAPALÉO PAES-PSDB
MARISA SERRANO-PSDB	FLEXA RIBEIRO-PSDB
MARCONI PERILLO-PSDB	ARTHUR VIRGÍLIO-PSDB
<b>PTB</b>	
GIM ARGELLO	
<b>PDT</b>	
JEFFERSON PÉRES	VAGO

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE, DEFESA DO CONSUMIDOR E  
FISCALIZAÇÃO E CONTROLE

## LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

### CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

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;

XII - jazidas, minas, outros recursos minerais e metalurgia;

XIII - nacionalidade, cidadania e naturalização;

XIV - populações indígenas;

XV - emigração e imigração, entrada, extradição e expulsão de estrangeiros;

XVI - organização do sistema nacional de emprego e condições para o exercício de profissões;

XVII - organização judiciária, do Ministério Público e da Defensoria Pública do Distrito Federal e dos Territórios, bem como organização administrativa destes;

XVIII - sistema estatístico, sistema cartográfico e de geologia nacionais;

XIX - sistemas de poupança, captação e garantia da poupança popular;

XX - sistemas de consórcios e sorteios;

XXI - normas gerais de organização, efetivos, material bélico, garantias, convocação e mobilização das polícias militares e corpos de bombeiros militares;

XXII - competência da polícia federal e das polícias rodoviária e ferroviária federais;

XXIII - segurança social;

XXIV - diretrizes e bases da educação nacional;

XXV - registros públicos;

XXVI - atividades nucleares de qualquer natureza;

~~XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para a administração pública, direta e indireta, incluídas as fundações instituídas e mantidas pelo Poder Público, nas diversas esferas de governo, e empresas sob seu controle;~~

XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, obedecido o disposto no art. 37, XXI, e para as empresas públicas e sociedades de economia mista, nos termos do art. 173, § 1º, III; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

XXVIII - defesa territorial, defesa aeroespacial, defesa marítima, defesa civil e mobilização nacional;

XXIX - propaganda comercial.

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

Subseção III  
Das Leis

Art. 61. A iniciativa das leis complementares e ordinárias cabe a qualquer membro ou Comissão da Câmara dos Deputados, do Senado Federal ou do Congresso Nacional, ao Presidente da República, ao Supremo Tribunal Federal, aos Tribunais Superiores, ao Procurador-Geral da República e aos cidadãos, na forma e nos casos previstos nesta Constituição.

§ 1º - São de iniciativa privativa do Presidente da República as leis que:

I - fixem ou modifiquem os efetivos das Forças Armadas;

II - disponham sobre:

a) criação de cargos, funções ou empregos públicos na administração direta e autárquica ou aumento de sua remuneração;

b) organização administrativa e judiciária, matéria tributária e orçamentária, serviços públicos e pessoal da administração dos Territórios;

~~a) servidores públicos da União e Territórios, seu regime jurídico, provimento de cargos, estabilidade e aposentadoria de civis, reforma e transferência de militares para a inatividade;~~

c) servidores públicos da União e Territórios, seu regime jurídico, provimento de cargos, estabilidade e aposentadoria; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 18, de 1998)

d) organização do Ministério Público e da Defensoria Pública da União, bem como normas gerais para a organização do Ministério Público e da Defensoria Pública dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios;

~~e) criação, estruturação e atribuições dos Ministérios e órgãos da administração pública.~~

e) criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública, observado o disposto no art. 84, VI (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)

f) militares das Forças Armadas, seu regime jurídico, provimento de cargos, promoções, estabilidade, remuneração, reforma e transferência para a reserva. (Incluída pela Emenda Constitucional nº 18, de 1998)

§ 2º - A iniciativa popular pode ser exercida pela apresentação à Câmara dos Deputados de projeto de lei subscrito por, no mínimo, um por cento do eleitorado nacional, distribuído pelo menos por cinco Estados, com não menos de três décimos por cento dos eleitores de cada um deles.

**LEI N° 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001.**

**Mensagem de Veto**

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.

DOCUMENTOS ANEXADOS PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA, NOS TERMOS DO ART.250, § ÚNICO DO REGIMENTO INTERNO.

**Audiência Pública para instrução do Projeto de Lei da Câmara nº 51, de 2007**

**31ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA, DA 1ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 53ª LEGISLATURA,  
REALIZADA NO DIA 23 DE OUTUBRO DE 2007, ÀS 10 HORAS E 44 MINUTOS.**

**SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO):**

Havendo numero regimental, declaro aberta a 31ª Reunião Extraordinária da Comissão de Serviços de Infra-estrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 53ª legislatura. Antes de iniciar os trabalhos, proponho a dispensa da leitura da Ata da Reunião anterior. Os Srs. Senadores que aprovam, permaneçam como se encontram. Aprovado.

A presente Reunião destina-se à realização de Audiência Pública com a finalidade de debater, no âmbito desta Comissão, acerca de instrução do PLC 51/2007, que dispõem sobre a validade dos bilhetes de passagem no transporte coletivo rodoviário de passageiros, em atendimento ao Requerimento 52/2007 desta Comissão, de iniciativa do Senador Expedito Júnior.

Convido para tomarem assento à Mesa dos trabalhos os senhores representantes da Secretaria de Política Nacional de Transportes, Dr. José Eduardo Vaz Albanese e Dr. Reinaldo Araújo da Silva Soares; representantes da ANTT, Dr. Francisco de Paula Magalhães Gomes e Dr. José Glauco Apoliano Andrade Dias; representantes da CNT, Sérgio Augusto de Almeida Braga, Presidente da ABRAT; representante da ABRAT, José Luís Santolin; representante do Ministério do Turismo, Ricardo Martins Moesch, Coordenador-geral de Serviços Turísticos.

Eu indago aos senhores convidados se, no caso dos órgãos que estão aqui representados por mais de um representante, falariam os dois, ou falaria apenas um na representação do Ministério, da Secretaria de Política Nacional de Transportes e da ANTT. Secretaria de Política Nacional de Transportes estão o Dr. José Eduardo e Dr. Reinaldo.... Albanese... Representando a ANTT estão os doutores: Francisco de Paula e José Glauco. Fala o Dr. Francisco Magalhães.

Eu concedo a palavra ao Dr. José Eduardo Vaz Albanese, pelo prazo de cinco minutos, para poder fazer aqui as considerações iniciais a respeito desse Requerimento, até que chegue o autor, o Senador Expedito Júnior. Com a palavra, o Dr. José Eduardo pelo prazo de cinco minutos.

**DR. JOSÉ EDUARDO VAZ ALBANESE:** Bom dia a todos, senhor Presidente. Primeiro, é uma surpresa falar, de primeira mão, aqui sobre essa questão, porque, na realidade, nós viemos preparados mais para discutir essa matéria, que é uma matéria extremamente importante, mas alguma coisa nós já desenvolvemos aqui, conversando, aqui na sala ao lado.

Esse é um Projeto que iniciou em 95 já, vamos dizer assim, com 12 anos de início, e algumas coisas aconteceram *a posteriori*: leis, regulamentos, enfim. Mas, o que se depreende aqui também é a intenção do legislador em comparar, querer evoluir o transporte rodoviário de passageiros ao transporte, às mesmas condições do transporte aéreo. Nós temos hoje o transporte aéreo, que a logística é totalmente distinta, que você tem um aeroporto para fazer o embarque do transporte aéreo e você tem a rodoviária, que faz a transporte do passageiro rodoviário. São totalmente distintos porque, basicamente, você, no aeroporto, tem a área de segregação do passageiro, distinta dos demais visitantes ou acompanhantes no aeroporto. Então, essa segregação envolve um *check-in*, que envolve um custo ali, distinto do custo do transporte de passageiro rodoviário, que é feito pelo próprio motorista.

Então, essa caracterização, essa distinção é fundamental para se fazer uma avaliação de custos da proposta aqui apresentada. Evidentemente que, se você tentar levar esse procedimento ao transporte de passageiros de rodoviário, você vai ter uma elevação de custo porque você teria que ter uma equipe de *check-in*, antecipada, para poder, inclusive, levar em condição a possibilidade da desistência de passagem, envolveriam outros custos. Essa seria uma primeira observação a ser feita.

A segunda observação, que envolveria até um complicador grave aqui, que você estaria permitindo, via legislação, "o bilhete de passagem manterá como crédito de passageiro, durante a sua validade, o valor utilizado da tarifa do trecho emitido". Ora, não se tem nenhuma limitação do número de passagem que eu posso comprar. E simplesmente a desistência, segundo aqui o parágrafo do art. 2º, "no caso de solicitação de reembolso do valor pago no bilhete, por desistência do usuário, a transportadora disporá de até 30 dias para efetivar a devolução, bastando, para tanto, a sua simples declaração de vontade". Então, basta o passageiro dizer: "Eu quero devolver esse bilhete". Então, isso pode ensejar especulação, como assim? Qual é o mês do reajuste da passagem? É o mês de julho. Então, eu compro 50 passagens, ou seja lá

quantas passagens, uns dois, três dias antes do reajuste, e quatro, cinco dias depois do reajuste, eu vou lá: "Eu quero devolver". Eu só preciso declarar que eu quero devolver—

[soa a campainha].

**DR. JOSÉ EDUARDO VAZ ALBANESE:** Eu não preciso justificar nada. Então, nesse ato, pagando só o valor do custo de transação, do custo de comercialização disso daí, seria devolvido à empresa. Mas aí também tem a questão da própria tributação disso tudo aí, que não está considerado aqui nessa operação.

Então, em tese, só para não passar dos cinco minutos também, seriam algumas observações fundamentais que representariam, por exemplo, a oportunidade da aprovação desse Projeto passou, que já tem alguns anos, desde a sua fase inicial, com algumas modificações, evidentemente, mas que, em função da evolução legislativa, ali já abarcou toda essa... Os interessantes aqui, mas, detalhado, de forma a pacificar. Por exemplo, nós temos aqui três horas, que a hora, é o tempo de desistência da passagem. Então, com três horas de antecedência, eu posso desistir. É um tempo que já foi pacificado entre as partes interessadas, setor empresarial e o próprio passageiro.

Então, são coisas que, inicialmente, só para esquentar a conversa, seriam essas as propostas iniciais nossas, a colocações, as avaliações iniciais nossas, e ficando à disposição para qualquer outra manifestação que for necessária. Obrigado.

**SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO):** Essa Presidência agradece ao Dr. José Eduardo Albanese pela exposição e pelo cumprimento estrito em relação ao tempo. Concedo, com prazer, a palavra ao representante da ANTT, Agência Nacional de Transportes Terrestres, Dr. Francisco de Paula Magalhães Gomes, pelo prazo de cinco minutos.

**DR. FRANCISCO DE PAULA MAGALHÃES GOMES:** Senhor Presidente, senhoras e senhores, bom dia. Vamos... Aparentemente, vamos ter posições coincidentes aqui, quanto à questão do decurso de prazo do Projeto de Lei, da data original de apresentação. A Agência, que iniciou suas atividades em 2002, ela já começou o seu trabalho com dois atos legais, posteriores a 1995. O primeiro ato básico é a nova versão do Código Civil, que é exatamente de 2002, e o Decreto que regula o transporte regular de passageiros porque, embora não esteja explícito, este Projeto de Lei refere-se apenas aos serviços regulares, interestaduais

e internacionais de transporte coletivo rodoviário de passageiros, porque existe ainda a figura do transporte turístico sob fretamento que não... Cujas características não se ajustam a esse Projeto de Lei. Mas o Decreto que rege até hoje, que é de 1998.

Então, eu poderia dizer que todas as proposições que a lei traz hoje, elas já estão, com pequenos detalhes, mas elas já estão aplicadas hoje. Nesse período, a Agência evoluiu nos processos de regulação, baseado nesses dois atos legais superiores, e já editou um grande número de resoluções, cuidando dos detalhes operacionais. Por exemplo, sem perigo de errar, nós devemos ter hoje umas 80 Resoluções, regendo condições operacionais específicas para as linhas etc., como já foi chamada a atenção aqui.

Então, todos os pontos que a lei toca são importantes; alguns são institucionais, de base, e outros são puramente medidas operacionais. Dentro desse critério de legislação básica e atos regulatórios, a Agência vem conversando, nos Ministérios, no Ministério de Transporte, praticamente, e também com Parlamentares, no sentido de evoluirmos para termos uma lei básica do transporte rodoviário de passageiros e que essa lei deixe os aspectos puramente operacionais, de regulação operacional, a cargo dos atos regulatórios dias simples, para que avanços tecnológicos, mudanças naturais de condições de linhas, terminais, itinerários, comunicação etc., não dependam de um Projeto de Lei de tramitação mais pesada, de tramitação mais trabalhosa—

[soa a campainha].

**DR. FRANCISCO DE PAULA MAGALHÃES GOMES:** Então, esta é a posição que a Agência vem defendendo ultimamente. Obrigado, senhor Presidente.

**SR. PRESIDENTE SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO):** [interrupção no áudio] ao Dr. Francisco de Paula Magalhães pela exposição, e também pelo cumprimento rigoroso do tempo. Julgo que essas duas exposições preliminares já nos dão a firme clareza e convicção de que o assunto é interessante, o Projeto que, embora tenha sido apresentado há muitos anos, é um Projeto que merece ser aprimorado, merece ser debatido, merece ser discutido. Esse Projeto é de iniciativa do Deputado, Exmo. Sr. Deputado Jovair Arantes, do Estado de Goiás.

A iniciativa do Senador Expedito é louvável porque, se há um setor que precisa efetivamente de regulamentação ou de um exame mais acurado, de um debate mais acurado, é exatamente essa questão do transporte coletivo, do transporte intermunicipal, do transporte internacional de passageiros.

Na esfera da aviação, esse debate já tem sido travado e agora, na esfera terrestre, a partir dessa Audiência de hoje. Acho que a tendência do Dr. José Eduardo, do Dr. Francisco de Paula, será, após, esta Audiência de instrução, desdobrarmos, aqui na Comissão de Infra-Estrutura, com o apoio de todas as entidades aqui presentes e tão bem representadas, buscarmos um substitutivo que não abranja apenas o aspecto da validade dos bilhetes, mas que abranja outros aspectos, sobretudo, no que tange aos direitos do consumidor. De modo que o usuário do transporte, de passageiros... Acho que esse é um debate que, por certo, será importante para o usuário.

Nesse sentido, eu concedo a palavra, com muito prazer, ao Dr. Ricardo Martini Moesch, que representa do Ministério de Turismo, pelo prazo de cinco minutos.

**DR. RICARDO MARTINI MOESCH:** Bom dia, Exa. e demais integrantes da Mesa. O Ministério de Turismo tem algumas preocupações prementes com transporte rodoviário, em função da clandestinidade que opera no setor. E o programa também com as vans que transportam os passageiros. Assim, o Ministério, ele produziu um cadastro de prestadores de serviços turísticos, onde, nesse cadastro, está contemplada a atribuição do transportador. E esse cadastro, ele responde também com a ANTUR, que é a empresa... A Associação Nacional de Transportadores Turísticos, com as determinações da ANTT.

Diante desse Projeto, podemos pontuar algumas colocações: O instituto do reembolso já é prática corrente, em função do CDC, não inova nesse sentido, quanto à restituição de valores não utilizados, porém, com prazo estabelecido. No Projeto, não define quantas remarcações seriam permitidas; essa remarcação se torna prática habitual, em gerar uma disfunção para a empresa; a habitualidade de remarcação transformaria numa disfunção administrativa. As viagens internacionais, o prazo de *no-show* teria que ser aumentado, porque a pessoa que faz uma viagem de rodoviária internacional não vai, em três horas, poder se manifestar, ao contrário, então, achamos, então, que a viagem internacional teria que ter um prazo bem... Antecipatório bem maior.

Também qual seria a conceituação ou tipificação do bilhete, se isso compreenderia também os fretamentos havidos nas empresas, porque ali se tornam meio genéricos os bilhetes, seriam esses bilhetes referentes à malha rodoviária operada, em consonância com as concessões ou se ao bilhete de forma genérica, porque podemos considerar, então, o deslocamento através dos fretamentos.

Quanto ao... O art. 3º permite que restitua o valor do bilhete e não continue a viagem se houver... E colocamos, no caso, o seguinte: Se a empresa faz um trajeto com algumas paradas e resolve que não tem mais passageiros para continuar a viagem, restitui o valor do bilhete para aquele passageiro e cancela o restante da viagem. Pode-se subentender que pode acontecer uma ocorrência dessas. Também quando fala da acomodação, no caso do atraso da viagem, não cita se haveria providências para reembolso ou a utilização de alguma outra empresa para que o passageiro chegue ao destino final. Apenas a colocação de acomodação e alimentação não satisfaría nesse item.

Também no art. 12, § 1º, não... Coloca que se houvesse mudança no *status* do transporte, teria que ser feito reembolso ao passageiro do valor pago, em função daquela qualidade de serviço. Parece-nos um pouco temerário porque, se o passageiro tem problema de acessibilidade ou alguma outra necessidade, eventualmente, ele não pode ser despojado de um tipo de serviço que ele adquiriu para um outro serviço de menor qualidade que venha implicar em prejuízo à sua segurança e ao transporte. Então, ele é muito simplista nesse sentido, não observando que, se o passageiro tiver alguma condição que exija que ele esteja numa locomoção—

[soa a campainha].

**DR. RICARDO MARTINI MOESCH:** --Em um semi-leito ou algum ônibus nesse sentido, ele possa passar para outra condição.

Então, a preocupação maior do Ministério hoje são com os fretamentos clandestinos, vans e outras formas alternativas que, dentro do transporte rodoviário, causam inseguranças aos passageiros e notadamente do fluxo turístico. Obrigado.

**[troca de presidência]**

**SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO):**  
Quero cumprimentar a todos. E passo a palavra ao Dr. Sérgio Augusto de Almeida Braga.

**DR. SÉRGIO AUGUSTO DE ALMEIDA BRAGA:** Bom dia, Senador. Senhor Presidente, que acaba que deixar a Mesa e passar os trabalhos a V.Exa., eu queria fazer breves comentários. Nós fizemos aqui um texto, onde nós discorremos sobre o pensamento do setor, está certo? Com relação a esse Projeto de Lei. E a nossa leitura, ela aguarda a relação com aquilo que o Dr. Francisco e Dr. José Eduardo colocaram aqui, está certo?

Quando foi instituído esse Projeto de Lei, há 12 anos atrás, parte do que trata o Projeto não estava bem regulado. Mas, de lá para cá, eu acredito que todas, de maneira indistinta, todas as... Tudo que aquilo que estava abordado pelo Projeto já está regulado pela agência reguladora. Nós entendemos que, nos aspectos operacionais, uma lei, criando procedimentos operacionais, ela acaba comprometendo a dinâmica operacional do setor. A lei, ela deve ser genérica, deve estabelecer parâmetros, garantindo direitos e deveres, estabelecendo direitos e deveres, tanto do cliente, do consumidor, quanto do operador do transporte. Quando ela entra em aspectos operacionais, ela acaba inibindo a adequação, a cada momento, das necessidades da dinâmica operacional dos negócios, está certo?

O Dr. Ricardo fez aqui uma variante, onde ele coloca assuntos extremamente importantes e relevantes, no que diz respeito à competitividade equilibrada dos modais de transporte rodoviário, onde ele coloca o problema do transporte informal, o problema das vans, a falta de segurança, a falta de comprometimento desse serviço, quando operado à margem da regulação, na estabilidade de um setor que tem uma responsabilidade socioeconômica extremamente relevante.

Mas eu só queria registrar aqui, e fizemos aqui um trabalho, onde tem duas cartinhas de encaminhamento, mas tem um texto que compara o que está no PL com o que existe na regulação vigente. Eu espero que esse texto possa esclarecer ao Senado, na pessoa do ilustre Relator e do senhor Presidente, no sentido de que a legislação venha reforçar uma dinâmica operacional que não crie custos adicionais que, fatalmente, será suportado pelo consumidor, e não é o desejo do setor e comprometendo a boa dinâmica na prestação do serviço.

Eu não vejo hoje e nós não temos nenhuma informação de apelo no sentido de buscar solver pendências dessa natureza, no que está tratando no PL. O sistema funciona muito bem, não há problema maior. Os aspectos que aqui trata, no que diz respeito à devolução dos recursos, em que pese, quando você garante a devolução daquilo que o cliente pagou, você não tem a recuperação dos tributos recolhidos sobre aquela venda. Isso tem uma omissão aqui com relação a isso, está certo? Mas não há nenhuma demanda, o sistema funciona normalmente; quando tem o ato da devolução, já está regulado, as empresas devolvem, não tem clamor maior, salvo informação adicional que a ANTT possa ter, através da sua Ouvidoria.

Então, o nosso objetivo era exatamente nos posicionar com relação a isso, achamos louvável a posição do Deputado Jovair Arantes, à época— [soa a campainha].

**DR. SÉRGIO AUGUSTO DE ALMEIDA BRAGA:** Mas, a nossa leitura... Na nossa leitura e no nosso entendimento, hoje, todos os aspectos que estão elencados no PL estão amparados pela regulação.

Eu vou passar às mãos do ilustre Relator esse texto, esperando dar a contribuição que, naturalmente, motivou a solicitação da ABRAT e da CNT a essa Audiência Pública.

**SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO):** Eu agradeço aí a contribuição de vocês, até agradeço também a possibilidade de, de repente, construirmos aí um Projeto a várias mãos, mas eu cheguei já... Até porque eu estava... Hoje aqui está uma loucura, todas as Comissões no mesmo horário, todas as Comissões, às 10, às 10h30, e 11h00. Então, praticamente todas elas no horário, você quer estar em todas as Comissões, acaba não conseguindo exercitar o nosso mandato na plenitude. Mas a nossa preocupação parece-me que vocês têm alguma preocupação com o Projeto, não sei se com todo o Projeto ou com alguns... Parece-me que o art. 2º já recebeu várias críticas hoje aqui.

**DR. SÉRGIO AUGUSTO DE ALMEIDA BRAGA:** Na realidade, Senador.

**SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO):** Ou é o Projeto como um todo?

**DR. SÉRGIO AUGUSTO DE ALMEIDA BRAGA:** É o Projeto como um todo. O senhor vai ter oportunidade, é uma leitura muito fácil e ela é comparativa; o senhor vai ter, numa coluna, o Projeto e, na outra, ao lado, exatamente todos os aspectos e onde está regulação daquilo que consta de que cada um dos artigos.

Então, na nossa leitura, tudo aquilo que o Projeto trata já está devidamente regulado, sem maiores consequências entre a relação prestador de serviço e clientela.

**SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO):** Não seria nem necessária, então, mais uma lei federal para regulamentar?

**DR. SÉRGIO AUGUSTO DE ALMEIDA BRAGA:** Na nossa avaliação, não. Na nossa avaliação, isso está bem regulado, no âmbito do poder regulador, que é a ANTT. Você tem o novo Código Civil também, ele absolveu grande parte dos aspectos que têm fundamento mais de ordem legal, ele já acoberta, está certo? Então, aquilo que seria matéria de lei, já com o advento do novo Código Civil, eu acredito que contempla perfeitamente o propósito que o deputado Jovair Arantes teve à época.

**SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO):** Sobre a questão da segurança?

**DR. SÉRGIO AUGUSTO DE ALMEIDA BRAGA:** Os aspectos de segurança, hoje, você tem estatística muito recente, um trabalho muito bem elaborado, sob a liderança da Polícia Rodoviária Federal, onde faz uma avaliação da segurança nas rodovias brasileiras, e o transporte por ônibus, ele tem uma contribuição extremamente modesta, em termos relativos, na geração de acidentes. E a grande, vamos dizer, o grande motivador, a grande causa dos acidentes hoje se deve muito mais à condição em que se encontram as rodovias do que à qualidade do treinamento dos profissionais envolvidos no transporte regular.

Então, isso... Essa estatística é bem recente, tem números muito sólidos e consistentes, inclusive na repercussão que esses números geram para a Previdência Social, no que diz respeito ao custo do atendimento aos acidentados.

**ORADOR NÃO IDENTIFICADO:** [pronunciamento fora do microfone].

**SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO):** É exatamente o ponto que ele abordou aqui, com muita propriedade. Esse é o maior problema que o transporte rodoviário de pessoas tem hoje.

**DR. FRANCISCO DE PAULA MAGALHÃES GOMES:** O transporte de vans também, porque tem que estar preparada, ela não tem corredor interno, ela não tem área específica para a bagagem, ela não tem saída de emergência, e ela está criando, ela, eu chamo as vans, eles estão criando esse transporte até interestadual, independente da normativa, mas são autônomos que se vê... E aí sim, os acidentes, porque o motorista trabalha a semana toda com a aquela van, e ele não quer perder a oportunidade, e ele se lança uma excursão à noite, na sexta-feira à noite, que é o mesmo motorista, que é proprietário, no maior caso das vezes. Aí, ele vai fazer aquela jornada noturna, tomando um

reativante(F), alguma coisa, e passa a madrugada dirigindo, e aí se torna o perigo maior.

Nós vemos, por parte do Ministério, principalmente na Ouvidoria, se chegam as reclamações sobre essas... Na parte da clandestinidade das vans, onde não existe hoje, quer dizer, existem maneiras de coibir, mas existe uma prática reiterada.

**SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO):** Mas você acha que o grande número de acidentes--

**DR. FRANCISCO DE PAULA MAGALHÃES GOMES:** Uma boa parte de acidentes são essas vans despreparadas porque eles não são motoristas, que estão enfrentando uma jornada tripla, às vezes, os carros não oferecem segurança. Eles estão à margem da normatização do setor.

**SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO):** Há algum estudo no sentido de vocês, não sei qual o custo disso, mas, até para se precaver na questão da segurança, de regular ou sei lá, de buscar alguma coisa sobre o sistema de satélite?

**ORADOR NÃO IDENTIFICADO:** [pronunciamento fora do microfone].

**SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO):** Vamos fazer um debate aqui, [ininteligível]. Nós mesmos aqui.

[risos].

**DR. FRANCISCO DE PAULA MAGALHÃES GOMES:** Eu queria aqui colocar, complementando o que já foi dito pela parte do Ministério de Turismo, fazer umas colocações e depois entrar na pergunta específica do senhor. É... Primeiro, quanto à questão da base legal, essa questão da comparação que nós também temos aqui, grande parte aqui, o Código Civil já, como lei, regula e o Decreto também o faz. As questões operacionais, quer dizer, distinguindo aí o seguinte: É necessário, para a segurança jurídica do setor etc., que as suas bases estejam em leis. Em uma lei, nós mesmos, dentro do Ministério de Transportes, Agência, a ABRAT tem acompanhado em alguns casos, discutido a convivência de ter uma lei com os fundamentos do sistema, da operação de transportes, direitos e deveres de caráter geral. E os atos regulatórios que evoluem ao longo do tempo e que se aplicam particularidades, dentro desta ou daquela situação.

Quando à questão da segurança, só para o senhor tem uma idéia de como hoje está regulado isso, todas as empresas de transporte interestadual e internacional têm que ter pontos de apoio a cada 400 quilômetros, no máximo, no itinerário de qualquer linha delas, que atinjam ou ultrapassem 400 quilômetros. Esses pontos de apoio são: Questão de descanso da tripulação, dos passageiros, apoio de caráter geral para tripulação, para veículos, a questão mecânica, a questão mesmo de ter que fretar um outro ônibus etc.

Além disso, não são permitidos seguimentos de viagem com mais de quatro horas. Então, dentro do período de quatro horas, tem que haver uma parada para descanso do motorista, dos passageiros, para a alimentação etc. Então, eu vou citar só esses dois, porque são uma série de atos regulatórios que garantem isso. Tem quem não o cumpra sim. Não vamos discutir cultura brasileira no momento. Aí, entra um outro aspecto, que é a fiscalização. Essa fiscalização, a ANTT se dedica desde o seu primeiro momento de vida, e não é só do pirata; o pirata era o mais intenso, o mais prioritário, digamos sim. Mas nós temos a fiscalização técnico-operacional das empresas, a fiscalização dos terminais rodoviários, a fiscalização dos esquemas operacionais dessas linhas regulares, comandos, e é claro, por apuração de denúncias, na nossa Ouvidoria, é contínuo e o trabalho e nós fazemos comando de operação, de apuração de denúncias também.

Claro que, para ampliar a capacidade de fiscalização da Agência, desde o seu início, nós fizemos e estamos em contínua ampliação, convênio com a Polícia Rodoviária Federal, por exemplo, trabalhamos intimamente ligados; a Polícia Rodoviária Federal tem acesso direto ao nosso banco de dados de todas as empresas veículos etc. etc. E fizemos convênio com um número muito grande, eu não vou citar todos, que claro, não atinge todos os Estados, mas nós continuamos fazendo, com as agências de regulação e com a secretarias de transporte e de infra-estrutura e com os departamentos de transporte e infra-estrutura dos Estados; nós já temos vários convênios. Além disso, temos convênio com universidades que desenvolveram sistemas de acompanhamentos para nós, por exemplo, que, nos terminais onde nós temos uma fiscalização, você imediatamente transmite os dados dos terminais para as universidades que processam, e nós temos *on-line*--

**ORADOR NÃO IDENTIFICADO:** Bom dia.

**SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO):** Pode continuar.

**DR. FRANCISCO DE PAULA MAGALHÃES GOMES:** Então, nós temos hoje uma série de sistemas *on-line*, que nós sabemos, imediatamente, por exemplo, na caso das companhias de transporte turístico e de fretamento, todo o processo hoje está na internet, em processamento *on-line*, por exemplo, uma empresa de fretamento, ela é uma autorizatária, diferente aqui do sistema regular, que é uma permissionária. Então, ela tem que se dirigir à Agência, apresentar lá a sua qualificação, seus documentos, sua capacidade operacional, ela recebe um certificado, e toda a frota dela é registrada na agência *on-line*, ela pode, claro, substituir veículos, mas já entra nos terminais. A Polícia Rodoviária, tem acesso, a Polícia Rodoviária pára um ônibus no meio da estrada, ela sabe de quem é aquele ônibus. Ela tem acesso ao nosso banco de dados imediato.

Segundo, no caso de fretamento, ela sabe se aquele veículo, aquela empresa está autorizada a fazer aquela viagem, porque a autorização de viagem também tem que ser *on-line*. E isso coíbe muito o pirata; não acaba com o pirata, mas já coíbe muito o pirata. Segundo, isso dá muito mais garantia ao prestador de serviço e ao próprio usuário, porque você já começa a "separar o joio do trigo". Isso é prática corrente hoje, junto com as empresas que participam conosco e tem todo o interesse nisso. Ainda há uma parcela pirata, mas aí, todo esse esquema de convênio para fiscalização é que vem reduzindo. Não vamos entrar em muitos detalhes aqui.

Quanto à questão de... O senhor perguntou de GPS etc., essa coisa está evoluindo, vai acabar todos nós tendo isso, sem dúvida, mas já tem muitas, não é ainda impositivo, não há ainda uma imposição, "todos os ônibus têm que ter um sistema GPS", isso não há. Mas é a própria--

**SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO):** Já tem empresa que já está adotando.

**DR. FRANCISCO DE PAULA MAGALHÃES GOMES:** Já tem empresas que fazem, como já tem empresas de carga que fazem. Mas é uma coisa ainda de modo próprio das empresas, dependendo das frotas com os seus próprios interesses. Mas não é impositivo ainda. Mas a gente está... Vai acompanhar e, sem dúvida, que chegaremos lá.

Então, esse é o conjunto de coisas, que todos nós, a rigor, falamos aqui, que o Projeto de Lei tem algumas questões operacionais, que enrijecem numa coisa de lei, por exemplo, aqui está dito: "Tem que ter etc." Tudo bem, essa coisa já tem e vai evolui. No sistema de rádio, é preciso haver uma comunicação. Mas nós temos muitas áreas aqui do Brasil, linhas aqui, por exemplo, na região Sudeste, Sul, não estou falando

lá no Amazonas, porque lá a situação pode ser mais difícil, que o rádio é desnecessário, o celular resolve melhor e atinge um número muito maior de pessoas e de pontos para coisa e tal. Isso é porque a gente considera que questões operacionais, em lei, podem enrijecer um pouco o sistema. Agora, o que já existe de regulação operacional hoje é muito diferente do que nós tínhamos há uns anos atrás, por exemplo, para essa questão--

**SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO):** É por causa da apresentação do Projeto.

**DR. FRANCISCO DE PAULA MAGALHÃES GOMES:** Realmente, é porque hoje é *on-line* mesmo. O fretamento, antigamente, só para o senhor ter uma idéia, a questão turística de fretamento, por exemplo, um grupo aqui do Senado, de funcionários, queriam ir a São Paulo e voltar. Aqui em Brasília tem escritórios, postos da Polícia Rodoviária que fazem uma solicitação de viagem especial aqui em Brasília. Mas, no anterior, às vezes o senhor tinha que andar mais de 100 quilômetros para ir a um posto da Polícia Rodoviária para pedir uma autorização de viagem. Hoje, a empresa, estando cadastrada, ela faz, pela internet, no ato, e a Polícia Rodoviária tem acesso imediatamente, na hora, fala: "Esse ônibus não está autorizado, não pode andar. Prende". E se, por exemplo, a garantia do usuário--

**SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO):** Quem fiscaliza? A Polícia Rodoviária Federal?

**DR. FRANCISCO DE PAULA MAGALHÃES GOMES:** A Polícia Rodoviária fiscaliza, nós fiscalizamos, os nossos conveniados de agências estaduais etc. Fiscalizamos. Nós usamos, nós combinamos as capacidades de fiscalização porque senão, isoladamente, ninguém conseguaria.

Então, isso hoje, realmente, dá muito maior segurança já. E tem que ser contínua a evolução, claro, inclusive, por questão de lei tem que trazer a base mais para cima, não é? Obrigado.

**SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO):** Alguém mais quer falar?

**DR. SÉRGIO AUGUSTO DE ALMEIDA BRAGA:** Deixa eu só fazer um adendo aqui. Veja, Senador, só retomando aquela posição da segurança, o aspecto do controle por satélite hoje, poucas empresas adotam, em função de custo, isso tem um custo elevado, e você tem sistemas de acompanhamento de viagem que amarram, de ponto a ponto, conforme o Dr. Francisco aqui colocou, as empresas rodoviárias interestaduais, elas têm pontos de parada e pontos de apoio ao longo do trecho--

**SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO):** Vocês teriam, mais ou menos--

**DR. SÉRGIO AUGUSTO DE ALMEIDA BRAGA:** Então, a gente sabe o horário de saída e qual o horário que aquele ônibus deve passar em cada ponto. Então, quando ele chega num ponto intermediário que ele não passou ou faltou ou atrasou, aquilo é motivação para que o agente operacional da empresa interfira para saber o que é que está acontecendo. Então, isso minimizou muito.

Nos aspectos de acidente de trânsito, envolvendo um ônibus regular, eu diria, há pouco tempo atrás, saiu uma série de reportagens na mídia, na televisão basicamente, dando um lado da operação e da forma de gestão das empresas no controle do profissional que dirige, visando maior segurança ao usuário. Mas, da maneira de saiu, aquilo não foi bem, vamos dizer, não foi assimilado como deveria. E nós fizemos um levantamento à época para saber qual era o percentual de acidentes em relação ao volume de viagens realizadas. Eu diria para o senhor que ele está na casa decimal de milésimo. Então, é 0,0000 alguma coisa, está certo? Que o ônibus regular de transporte de passageiros tem de acidente em relação ao universo de viagens. É muito pequeno, em termos relativos, mas é extremamente importante em termos absolutos. Porque quem está nesse 00 alguma coisa é 100%. E é lógico que as empresas, hoje as empresas são muito qualificadas e muito ciosas da responsabilidade, sempre foram, mas agora você conta com o mecanismo, com ferramentas de controle e de gestão que minimizaram substancialmente o risco de acidente em estradas.

O que ainda ocorre, eu diria que ocorre por culpa, muito mais de terceiros, pelas condições operacionais de tráfego que as próprias estradas se encontram. Isso nós temos toda a tranquilidade em colocar com números, estatísticas seguras, que podem orientar o legislador nessa preocupação legítima.

No que diz respeito a... Hoje a nossa maior, a maior preocupação do setor de transporte rodoviário de passageiros é na sua estrutura de custos. Ele conta com uma estrutura de custos desigual, em relação a outros modais. E, naturalmente, essa estrutura de custo é repassada para quem usa, em que pese o custo do quilômetro vendido por passageiro transportado no Brasil seja um dos menores do mundo.

Então, nesses outros aspectos aqui, eu vou pura e simplesmente bater na mesma tecla, grande parte já foi absorvida pelo novo Código Civil, e o restante, uma pequena parte que trata aqui, são aspectos mais operacionais, que estão regulados. E eu queria está aproveitar a oportunidade aqui para fazer um registro, até motivando essa Comissão para que a gente pudesse discutir em profundidade, em fundamento, o sistema de transporte rodoviário de passageiros no Brasil, principalmente no que diz respeito à condição de isonomia operacional. O problema do transporte informal, ele foi minimizado, ele já foi maior do que é hoje, mas ele ainda é motivo de preocupação; ele drena recursos de um sistema que tem uma contribuição socioeconômica extremamente substancial em relação àquele que vive à margem.

Então, eu diria que nós temos dois grandes problemas para absolver: Um deles é o problema da estrutura de custos mesmo, a estrutura fiscal, tributária, em relação a outros modais. E o problema da maior capacitação no exercício da fiscalização ao transporte informal, a informalidade do setor, além de outros fatores que o Dr. Francisco coloca, é preciso que a gente tenha uma legislação específica, que trate, que dê maior segurança e mais integridade ao agente regulador, para que ele possa exercer, com a competência que lhe cabe, o exercício da fiscalização, que é há uma lacuna, e que tem servido de fundamento jurídico para questionar, às vezes, grande parte das ações dos agentes fiscalizatórios. Exatamente por lacuna legal.

Essas são as contribuições que nós queríamos deixar aqui e agradecer a atenção, por nos convidar a esse debate.

**SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO):** Dr. Ricardo.

**DR. RICARDO MARTINI MOESCH:** Só para complementar, essa lacuna jurídica, se observa também na área dos prestadores de serviço turístico. Hoje, nós temos um decreto 5406, que não permite ao Ministério que penalize e advirta a empresa ou o mau prestador de serviço. Então, nós trabalhamos hoje com vistorias entregadas, com alguns órgãos nos Estados, a fim de utilizar o que aqueles órgãos possam fazer, em termos de penalização, em função de nós também termos essa deficiência jurídica. Hoje existe a Lei Geral do Turismo, que está aqui na Comissão na Câmara, justamente para proporcionar ao Ministério condições de advertir e suspender e encerrar as atividades do mau prestador de serviço turístico.

Quanto ao Projeto de Lei, eu vejo que foi num ambiente onde o transporte rodoviário respondia, na área do turismo, o pico do transporte rodoviário foi em 1986, e houve um declínio acentuado no transporte rodoviário turístico. E, em função, então, da malha aérea ter, cada vez mais, capacitado e aumentado a oferta dos vôos de baixo custo, baixo padrão.

Então, eu vejo que esse Projeto tem duas situações: A situação legal, porque, naquele período, a legitimação do Código de Defesa do Consumidor começava a se dar no Brasil, e hoje já, ele transformou-se num instrumento eficaz à proteção do cliente, naquele momento, o Código de Defesa do Consumidor principiava no Brasil, era um instrumento jurídico que ainda não tinha uma abrangência e um conhecimento nacional. Talvez por isso, à época, então, o legislador procurou atender essa demanda. Só que hoje nós vemos que isso está configurado pela prática reiterada porque isso acontece muito no setor turístico. Qualquer demanda, num pacote mal vendido, numa agência que não compra, uma transportadora que não compra, é diretamente na Delegacia do Consumidor, e pelas ações e pela jurisprudência existente, já por essa reparação moral que os tribunais têm condenado as empresas, nenhuma empresa deixa de prestar já o reembolso, inclusive, ao contrário, já proporcionam outra, às vezes, mais de uma passagem, não digo a empresa transportadora, mas os outros setores, a fim de compensar essa perda eventual, sofrida pelo cliente.

Então, nós vemos isso que, talvez, na época, o Projeto teria sido eficaz para atingir. E hoje, ele já vem um pouco defasado, em função do mercado já ter estabelecido outras condições. Hoje o cliente está bem mais assegurado dentro dessa prestação. Mas, da área do Ministério, se busca, com os outros órgãos, fazer essas fiscalizações, que nós chamamos hoje de vistorias integradas; a ANTT e a Polícia Rodoviária têm comparecido com essas barreiras, principalmente em época de feriados, época prolongada de férias, a fim de coibir. Vimos agora, no Espírito Santo, um exemplo de medidas eficazes, em Foz do Iguaçu também, de vários ônibus sendo apreendidos na madrugada e, usando vias alternativas, eles procuram fugir das barreiras, e o pessoal da Polícia, da ANTT lá, na madrugada, numa estrada vicinal, de areia, apreendendo o ônibus, e o ônibus, em péssimas condições, assim, e realmente está sendo eficaz, cada vez mais. E a informatização veio a, que inclusive as

listas de passageiros, se eu não me engano, já estão sendo informatizadas, também passadas, no caso dos fretamentos, as próprias listas de passageiros já... Já é obrigação de informar. Seria isso, então. Obrigado.

**DR. FRANCISCO DE PAULA MAGALHÃES GOMES:** Obrigado. Só um esclarecimento aqui, porque são situações bem distintas, a situação do turismo com a situação da linha regular, não é? O Dr. Sérgio colocou ali que os pontos de apoio, na linha regular, o ônibus segue sempre a mesma rota, o mesmo itinerário. Então, a companhia estabelece os seus pontos de apoio, de referência etc. e tem o acompanhamento contínuo. A questão do turismo já é diferente. Não há, inclusive, venda de bilhete. Você não vende um bilhete para viagem, não é? Você freta um ônibus para fazer uma viagem de "vai e volta" ou vende pacotes turísticos particulares etc. Quer dizer, por isso, eu quero dizer não cabe bem aqui. Estes ônibus, sim, e aí é o que está uma pirataria mais forte. Você citou o caso de Foz de Iguaçu, que vem sacoleiro, contrabando, vem tudo ali, então, são questões bem distintas que não estão contempladas, digamos assim, no Projeto--

**DR. SÉRGIO AUGUSTO DE ALMEIDA BRAGA:** Só... Independente de não haver venda física do bilhete, existe o serviço.

**DR. FRANCISCO DE PAULA MAGALHÃES GOMES:** Não, existe, pirata, inclusive.

**DR. SÉRGIO AUGUSTO DE ALMEIDA BRAGA:** Assim como o pacote de turismo vende a hospedagem, vende a companhia área.

**DR. FRANCISCO DE PAULA MAGALHÃES GOMES:** Sem dúvida, sem dúvida.

**SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO):** Eu pergunto se tem mais alguém daqui que queira fazer uso da palavra. Eu quero agradecer aí a contribuição do Dr. José Glauco, do Dr. Francisco de Paula, Dr. José Eduardo, Dr. Sérgio Augusto e Dr. Ricardo.

Dizer que nós vamos aproveitar aqui o que vocês nos oferecem. Não temos ainda uma posição formada sobre o nosso relatório. E exatamente nós pedimos ao Presidente Marconi Perillo que marcassem essa Audiência Pública, exatamente para que nós pudéssemos saber qual era o posicionamento de vocês. E não temos nenhuma intenção de prejudicar, na nossa intenção, é de melhorar a qualidade do serviço; se, de repente, o Projeto, o entendimento de vocês é nesse sentido, nós vamos discutir um pouco mais, vamos aprofundar nessa discussão, vamos aproveitar o que vocês estão nos oferecendo como sugestão e, depois, vamos discutir

com os membros dessa Casa para ver a possibilidade, de repente, de melhorarmos esse Projeto e de oferecer alguma coisa, de repente, um substitutivo, de oferecer alguma coisa melhor, para que pudesse ser aproveitado o Projeto ainda do Deputado Jovair.

**SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO):** Presidente--

**ORADOR NÃO IDENTIFICADO:** Presidente. Eu gostaria de... Não, pode continuar.

**SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO):** Eu queria informar a V.Exa. que, antes da sua chegada aqui, nós tínhamos começado a rodada de exposições, e eu acabei dizendo que estaria à disposição, como Presidente da Comissão, para colaborar no sentido de eventualmente buscarmos, através de V.Exa., a elaboração de um substitutivo, levando em consideração a necessidade de se aprimorar o Projeto, temporalmente falando, num Projeto de 10 anos. Levar em consideração as necessidades atuais, os operadores do sistema de transporte intermunicipal. E, levando em consideração também os interesses dos usuários do transporte. De modo que, com a intervenção deles, com a colaboração e contribuição de cada um, nessa Audiência de instrução de hoje, por certo, V.Exa. terá condições de trabalhar um substitutivo que terá integral apoio da minha parte, como Presidente da Comissão. Eu parabenizo V.Exa. pela iniciativa dessa Audiência. Parabenizo e agradeço a todos os expositores que aqui vieram para trazer suas opiniões e colaborar com o debate que, por certo, enriquecerá muito esse Projeto. Agradeço muito, parabenizo a V.Exa. pela condução, eu estava em uma outra Reunião, preparando a Reunião que nós teremos amanhã que Inclui, Inclusive, a questão do PPA etc. Mas de qualquer... E a votação para dois membros da Agência Nacional de Transporte Aéreo, a ANAC, de aviação civil, que vai ser realizada aqui amanhã.

Mas, de qualquer maneira, V.Exa. conduziu, eu estava ouvindo ali dentro, conduziu com muita competência a Reunião. E eu agradeço muito a todos pela presença.

**SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO):** É. Tem alguns pontos que eu acho que têm que ser aprofundados e discutidos um pouco mais. A questão dos rádios, por exemplo, eu acho que o senhor citou aqui sobre a questão da região amazônica. Eu venho da região amazônica, e lá é complicado, um celular lá você sai da cidade, e cinco quilômetros depois, você não está mais falando com o celular.

Quer dizer, então, nós temos que ter um sistema que dê a garantia de que o motorista vá conseguir falar com a empresa, vá conseguir falar com alguém; o ônibus teve qualquer problema, enfim. Eu acho que... Eu acho que alguma coisa desse Projeto nós temos que aproveitar. Eu acho que, na ocasião, quando foi feito, era uma e hoje é outra, mas nós temos que readequar à atualidade, de repente, construir aí um substitutivo a várias mãos. Não só o Relator Expedito Júnior. E, com certeza, vamos tentar aproveitar o Projeto do Deputado Jovair Arantes e tentar apresentar um Projeto melhor para a nossa sociedade.

Quero cumprimentar aqui o meu Presidente, da forma democrática que dirige os trabalhos nesta Comissão. Agradeço aí a presença de todos os ilustres debatedores, e aproveito, Presidente, para fazer uma cobrança para saber se já marcamos aqui a Audiência Pública da questão, para discutirmos sobre a CPMF, com o Dr. Paulo Skaff e com o Ministro Mantega.

**SENADOR MARCONI PERILLO (PSDB-GO):** Bom, nós aguardando a confirmação Ministro Mantega, já havia sido marcado, depois desmarcado e, nesse instante, nós estamos aguardando a confirmação do Ministro. Quanto ao Presidente da FIESP, ele está disponível para vir aqui a qualquer momento.

**SR. PRESIDENTE SENADOR EXPEDITO JÚNIOR (PR-RO):** Bem, não havendo mais quem queira fazer uso da palavra, declaro encerrada esta Reunião.

---

*Sessão encerrada às 11h41.*

## **VOTO VENCIDO NA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA**

**RELATOR: Senador EXPEDITO JÚNIOR**

### **I – RELATÓRIO**

O Projeto de Lei da Câmara nº 51, de 2007 (PL nº 1.333, de 1995, na Casa de origem), 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).

Em sua justificação, o autor do projeto destaca a necessidade de garantir aos passageiros do transporte rodoviário intermunicipal, interestadual e internacional a validade do bilhete de passagem pelo período de um ano a contar da data da aquisição, de modo a evitar prejuízo financeiro para o passageiro que eventualmente se atrasar para o embarque ou se encontre impedido de viajar na data previamente marcada.

De outra parte, pretende proteger os usuários contra transtornos ocorridos durante a viagem por responsabilidade da empresa, em especial os atrasos e interrupções de viagem motivados pela manutenção precária dos veículos.

Além disso, considerando o péssimo estado de conservação de grande parte da malha rodoviária brasileira, combinado com os sérios problemas de segurança enfrentados nas estradas, pretende equipar os veículos utilizados no transporte coletivo de passageiros com sistema de rádio para transmissão e recepção de sinais, como forma de garantir a segurança do motorista e dos passageiros.

Na Câmara dos Deputados, a matéria tramitou nas Comissões de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias (CDCMAM), de Viação e Transportes (CVT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ). Recebeu aprovação na forma do substitutivo adotado pela CVT, com alguns ajustes introduzidos pela CCJ.

No Senado, a matéria foi distribuída às Comissões de Serviços de Infra-Estrutura (CI) e de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA).

Não há registro de emendas oferecidas ao projeto.

## **II – ANÁLISE**

Desde 1995, quando foi apresentada na Câmara dos Deputados a proposição que deu origem ao PLC nº 51, de 2007, a regulamentação do transporte coletivo rodoviário de passageiros evoluiu consideravelmente.

Nesse intervalo, foram editados instrumentos normativos de fundamental importância para o desempenho da atividade, os quais se revelam extremamente afinados entre si e com o escopo do projeto ora em apreciação. A eles se atribuem, em grande medida, as profundas transformações ocorridas no plano das relações entre as empresas permissionárias do transporte coletivo rodoviário e os usuários dos serviços.

Nesse particular, merecem registro as seguintes normas, todas editadas após a apresentação do PLC nº 51, de 2007:

- a) 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”;
- b) Código Civil (Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002), que, em seus arts. 734 a 742, estabelece as diretrizes gerais aplicáveis ao contrato de transporte de passageiros, inclusive direitos e deveres dos usuários e dos transportadores;
- c) Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que criou a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), responsável pela regulação das atividades de prestação dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros exercidas por terceiros;
- d) Resolução nº 978, de 2005, da ANTT, que “fixa procedimentos relativos à venda de bilhetes de passagem nos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”;
- e) Resolução nº 1.383, de 2006, da ANTT, que “dispõe sobre direitos e deveres de permissionárias e usuários dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”;
- f) Resolução nº 1.922, de 2007, da ANTT, que “altera as Resoluções da ANTT nº 1383, de 29 de março de 2006 e nº 978, de 25 de maio de 2005”.

Salvo poucas exceções, observa-se que os temas que o projeto pretende disciplinar encontram-se devidamente equacionados no Código Civil e amplamente regulamentados pela ANTT, já que versam basicamente sobre as relações entre os usuários e os prestadores do serviço, o que constitui a essência e o objetivo primordial da atuação da agência reguladora do setor.

Em linhas gerais, essa foi também a avaliação prevalecente entre representantes de diversos segmentos envolvidos com o transporte rodoviário de passageiros reunidos em audiência pública promovida por esta Comissão com o objetivo de instruir a apreciação do PLC nº 51, de 2007. Entre os convidados para debater o assunto, a ANTT e a Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI) – duas das mais representativas entidades com atuação no setor – convergiram para a conclusão de que a iniciativa consubstanciada no PLC nº 51, de 2007, apresentado há mais de dez anos, tornou-se desnecessária em face da legislação vigente.

A questão central do projeto, por exemplo – a fixação da validade dos bilhetes de passagem pelo prazo de um ano contado da data de sua aquisição –, pode ser considerada uma unanimidade entre os vários instrumentos que tratam do assunto. De resto, considera-se que pequenos detalhes contidos no projeto ou divergências verificadas em relação à legislação em vigor não chegam a justificar a revisão do marco regulatório atual, cuja aplicação é pacífica entre as empresas permissionárias e os usuários dos serviços, para incorporação da nova lei em que viesse a se converter o PLC nº 51, de 2007, na hipótese de sua aprovação.

A única exceção digna de nota fica por conta das disposições constantes do art. 13 do projeto, que fixa critérios para a restituição do valor dos bilhetes dentro do prazo de validade estabelecido. Mais precisamente, a divergência reside na intenção de assegurar ao bilhete adquirido e não utilizado, para efeito de reembolso, valor equivalente ao da tarifa vigente na data da restituição. Trata-se, a nosso ver, de um entendimento distorcido e equivocado acerca do verdadeiro sentido da preservação da validade do bilhete.

Manter a validade do bilhete de passagem por um ano, como garantia de acesso a um serviço pelo qual o usuário pagou antecipadamente, constitui, de fato, uma medida justa, de especial significado para o usuário dos serviços de transporte. Tanto assim que está consignada em todos os instrumentos que hoje dispõem sobre o assunto.

Bem diferente disso é pretender transformar um bilhete de passagem em moeda negociável, ao sabor das majorações tarifárias eventualmente ocorridas no período de validade fixado.

Por fim, do ponto de vista formal, cabe registrar, a discrepância flagrante entre a ementa do projeto e o conteúdo do articulado. Supostamente destinada a dispor sobre a validade dos bilhetes, a proposição inadvertidamente invade campos estranhos ao escopo anunciado, assim como faz incursões no terreno próprio das normas regulamentares, de natureza infra-legal, onde a ANTT exerce de forma inequívoca suas competências relativas aos serviços de transporte coletivo rodoviário interestadual e internacional de passageiros, a cargo de terceiros.

É o caso de exigências impostas pelo projeto às empresas transportadoras, tais como a obrigatoriedade de operar com “sistemas de proteção à viagem”, em cujo contexto se incluiria um sistema de telecomunicação. Além de questionável, trata-se de matéria sujeita a regulamentação e controle exclusivo da Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL), o que torna totalmente descabida a intenção do projeto de atribuir à Polícia Rodoviária Federal a competência para autorizar a utilização de sistemas desse tipo nos veículos rodoviários de transporte coletivo de passageiros.

### III – VOTO

Pelo exposto, nosso voto é pela rejeição do Projeto de Lei da Câmara nº 51, de 2007.

Sala da Comissão,

Presidente

, Relator

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 22/5/2008.