AVULSO NÃO PUBLICADO REJEIÇÃO NA COMISSÃO DE MÉRITO

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.327-A, DE 2013

(Do Sr. Rodrigo Maia)

Altera o art. 162 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código Brasileiro de Trânsito), estabelecendo nova modalidade de infração; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. WASHINGTON REIS).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:
- Parecer vencedor
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. O art. 162 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VII:

"Art.162.....
.....

.....
...

VII. em concomitância com a função de cobrador ou qualquer outra atividade que desvie a atenção do trânsito.

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até o saneamento da irregularidade."

Parágrafo único. Na hipótese prevista no inciso VII, em se tratando de empresa transportadora de passageiros ou cargas, a penalidade será atribuída exclusivamente à empresa, sem aplicação de pontuação ou multa ao condutor." **(NR)**

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

JUSTIFICATIVA

O acidente ocorrido na cidade do Rio de Janeiro em 02/04/2013, com um ônibus de passageiros, em que 7 pessoas morreram e 11 ficaram feridas, demonstra a fragilidade do sistema de transporte urbano nas grandes cidades do País.

Péssimas condições dos veículos, mau treinamento dos motoristas, excesso de horas trabalhadas e falta de fiscalização dos órgãos responsáveis são algumas das causas do caos urbano.

Conforme relato do jornal " O Globo", de 03/04/2013,

"Não fosse o final trágico, o acidente seria apenas mais um nas estatísticas do Corpo de Bombeiros: nos últimos quatro anos, a média foi de quase dois acidentes com vítimas por semana envolvendo ônibus. Em 2011, houve o registro de 126 casos; e em 2012, 84. No ano passado, a ouvidoria da

Secretaria municipal de Transportes recebeu 28.294 reclamações sobre ônibus. Entre as queixas mais frequentes estão falta de urbanidade por parte do motorista e comprometimento à integridade dos passageiros. Especialistas já apontaram o estresse dos motoristas como uma causa frequente de acidentes. **No caso do veículo de ontem, o motorista também exercia a função de cobrador**." http://oglobo.globo.com/rio/acidente-com-onibus-na-avenida-brasil-expoe-sistema-desgovernado-8012123#ixzz2PRNON1Ky

Como tentativa de se evitar que mais acidentes desta gravidade aconteçam, é que se propõe a presente medida.

A criminalização da direção do veículo concomitantemente a qualquer outra atividade que importe em desvio de atenção do condutor, ainda que seja o exercício da função de cobrador, aplicando-se a penalidade de multa e a retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada, visa coibir a direção perigosa e desatenta, bem como a responsabilização da empresa transportadora de passageiros ou cargas, pelo pagamento da multa.

Por todo o exposto, busco o apoio dos nobres pares na aprovação deste projeto.

Sala das Sessões, em 04 de abril de 2013.

Deputado **Rodrigo Maia**

DEMOCRATAS/RJ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 162. Dirigir veiculo:

I - sem possuir Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes) e apreensão do veículo;

II - com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir cassada ou com suspensão do direito de dirigir:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e apreensão do veículo;

III - com Carteira Nacional de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes) e apreensão do veículo;

Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação;

IV - (VETADO)

V - com validade da Carteira Nacional de Habilitação vencida há mais de trinta dias:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação e retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado;

VI - sem usar lentes corretoras de visão, aparelho auxiliar de audição, de prótese física ou as adaptações do veículo impostas por ocasião da concessão ou da renovação da licença para conduzir:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até o saneamento da irregularidade ou apresentação de condutor habilitado.

Art. 163. Entregar a direção do veículo a pessoa nas condições previstas no artigo anterior:

Infração - as mesmas previstas no artigo anterior;

Penalidade - as mesmas previstas no artigo anterior;

Medida administrativa - a mesma prevista no inciso III do artigo anterior.

.....

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PARECER VENCEDOR

I - RELATÓRIO

A proposição sob análise pretende tipificar como infração gravíssima o ato de dirigir veículo em concomitância com a função de cobrador ou qualquer outra atividade que desvie a atenção do trânsito, mediante a inserção de novo inciso no art. 162 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Prevê a penalidade de multa para a infração a

ser criada e a retenção do veículo até o saneamento da irregularidade. Estabelece que, em se tratando de empresa transportadora de passageiros ou cargas, a penalidade será atribuída exclusivamente à empresa, sem aplicação de pontuação ou multa ao condutor.

O nobre relator, por concordar que o ato de dirigir é considerado incompatível com algumas atividades que produzem distração, opinou pela aprovação da proposta, na forma de substitutivo. Em seu texto, reloca o novo dispositivo do art. 162 (que trata de infrações relacionadas a irregularidades na Carteira Nacional de Habilitação) para o art. 252 do CTB (que trata de infrações relacionadas à distração do condutor ao volante). Também optou por uma redação mais objetiva, retirando a expressão “qualquer outra atividade que desvie a atenção do trânsito”, considerada muito abrangente.

II - VOTO

Em que pese o inegável aperfeiçoamento trazido pelo relator ao projeto de lei em foco, entendemos que a matéria, ainda assim, não reúne mérito que recomende sua aprovação.

Em matéria publicada no jornal “O Dia”, edição de 23 de setembro último, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) defende que a ausência de trocador não será problema, se o passageiro for estimulado a pagar a passagem por meio de bilhetes eletrônicos. De fato, em muitos países desenvolvidos, que contam com baixíssimos índices de acidentes de trânsito, é comum o condutor receber o pagamento dos passageiros, mas essa situação é uma exceção se comparada com o pagamento mediante cartão pré-pago. Segundo o diretor administrativo e institucional da NTU, Marcos Bicalho dos Santos, citado na referida matéria, 90% das cidades brasileiras acima de 100 mil habitantes dispõem de bilhetagem eletrônica, o que permite às empresas seguir a tendência mundial de abolir a figura do cobrador nos veículos.

Ainda segundo a mesma matéria, a Rio Ônibus, associação das empresas de ônibus do Rio, alega que tanto o Ministério do Trabalho como tribunais reconheceram a legalidade da dupla função do motorista. De acordo com a Associação, os cobradores só deixaram de atender nas linhas em que, no mínimo, 70% das passagens são pagas com bilhete eletrônico. Em São Paulo, Belo Horizonte e Porto Alegre, para citar apenas algumas capitais como exemplo, a adesão dos usuários ao sistema de bilhetagem eletrônica com cartões pré-pagos é muito grande, o que reduz a um percentual ínfimo os usuários que pagam a viagem no momento do embarque.

A propósito, lembramos que as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) aplicáveis à construção dos veículos de transporte coletivo de passageiros determinam que os dispositivos de abertura e fechamento das portas não permitam essa operação quando o veículo estiver em movimento. Em outras palavras, o sistema de bloqueio das portas só libera a partida do veículo quando as portas já tenham completado, no mínimo, metade do processo de fechamento. Isso significa que, se o condutor estiver recebendo o pagamento dos bilhetes, no momento de embarque dos passageiros, o veículo não estará em movimento.

Outro ponto importante, que não deve ser esquecido, diz respeito à grande diversidade de realidades que marcam os mais de 5.500 municípios brasileiros, dos quais, sabe-se, mais de dois terços possuem menos de 20 mil habitantes. O serviço de transporte coletivo urbano é realizado, pelo país afora, com a utilização dos mais diversos tipos de veículos, com capacidades diferentes, dentro de sistemas integrados ou não, buscando ofertar um serviço adequado que não onere em demasia o custo da tarifa, face à condição econômica de seus usuários.

Pergunta-se: seria razoável impedir que o condutor de veículo de transporte público acumule a função de cobrador em cidades pequenas, onde talvez haja apenas uma ou duas linhas de transporte coletivo e onde as condições do trânsito são muito mais amistosas que aquelas observadas nas metrópoles? Não podemos legislar apenas para os grandes centros! Afinal, há que se considerar que o custo da mão-de-obra do transporte público representa 40% da tarifa. Assim, se decidirmos pela obrigatoriedade da presença do cobrador poderíamos onerar a tal ponto o custo da tarifa que inviabilizaríamos a prestação do serviço em certas circunstâncias. É claro que não é isso que pretendemos!

Sabe-se que existem cidades em que leis municipais proíbem a ausência de cobrador, como, por exemplo, Curitiba e Cuiabá, o que, talvez, possa se justificar pelas condições locais da prestação do serviço. A propósito, é exatamente pela diversidade de situações locais que a Constituição Federal remete aos municípios a competência para “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial” (art. 30, V). Portanto, se as condições locais assim demandarem, o Poder Público municipal não só pode como deve estabelecer, em lei própria ou até mesmo no edital de concessão das linhas, as exigências a serem cumpridas pelas empresas prestadoras do serviço de transporte coletivo.

Finalmente, observamos que esse tema não é inédito nesta Comissão de Viação e Transportes. Em reunião realizada em 31 de agosto de 2011, quando da apreciação do Projeto de Lei nº 6.648, de 2009, e de seu apenso, Projeto de Lei nº 6.852, de 2010, que tratavam de matéria idêntica à que agora estamos examinando, decidiu-se pela rejeição das referidas propostas.

Diante do exposto, concluímos pela **rejeição** quanto ao mérito do Projeto de Lei nº 5.327, de 2013.

Sala da Comissão, em 06 de maio de 2015.

Deputado **Washington Reis**

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 5.327/2013, nos termos do parecer do Deputado Washington Reis, designado Relator do Vencedor, contra os votos dos Deputados Vanderlei Macris, Aliel Machado, Rodrigo Maia, Aureo, Clarissa Garotinho e Wadson Ribeiro. O parecer da Deputada Clarissa Garotinho passou a constituir voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Clarissa Garotinho - Presidente, Washington Reis e Milton Monti - Vice-Presidentes, Alexandre Valle, Alfredo Nascimento, Baleia Rossi, Danrlei de Deus Hinterholz, Diego Andrade, Edinho Bez, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Goulart, Hermes Parcianello, Hugo Leal, João Rodrigues, Laudivio Carvalho, Lázaro Botelho, Magda Mofatto, Major Olimpio, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Marquinho Mendes, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Nelson Marquezelli, Paulo Feijó, Remídio Monai, Roberto Britto, Rodrigo Maia, Ronaldo Carletto, Ronaldo Martins, Silas Freire, Tenente Lúcio, Vicentinho Júnior, Wadson Ribeiro, Aliel Machado, Aureo, Carlos Henrique Gaguim, Evandro Rogerio Roman, João Paulo Papa, Jose Stédile, Leônidas Cristino, Mário Negromonte Jr., Misael Varella, Ricardo Izar, Simão Sessim e Vanderlei Macris.

Sala da Comissão, em 6 de maio de 2015.

Deputado Milton Monti
2º Vice-Presidente

VOTO EM SEPARADO DA DEPUTADA CLARISSA GAROTINHO

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei em tela, de autoria do Deputado Rodrigo Maia, tem por objetivo tipificar como infração gravíssima de trânsito o ato de dirigir veículo em concomitância com a função de cobrador ou qualquer outra atividade que desvie a atenção do trânsito.

A proposta ainda estabelece como punição ao infrator, além de multa, a retenção do veículo até o saneamento da irregularidade. Nos casos de transportes de passageiros a penalidade será atribuída à empresa responsável exclusivamente.

Em sua justificativa, o autor dá como exemplo acidente ocorrido na cidade do Rio de Janeiro, em que 7 pessoas morreram e 11 ficaram feridas, envolvendo veículo em que o condutor também exercia a função de cobrador.

O PL recebeu despacho da Mesa às Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No prazo regimental não foram apresentadas emenda à proposição.

É o relatório.

VOTO

A proposta traduz a preocupação de muitos passageiros de transportes coletivos que hoje circulam nas grandes cidades. A grande incidência de acidentes envolvendo esses veículos comprova a necessidade de adoção de medidas protetivas, tanto aos passageiros quanto aos condutores de outros veículos.

Em praticamente todos os ônibus urbanos e semi urbanos de nosso país existe fixado em local visível a todos placa com a seguinte frase: **“Fale ao motorista somente o indispensável”**. Não é coincidência esta frase lá. A atividade de motorista exige concentração exclusiva, principalmente na direção de coletivos, quando está em jogo a segurança de dezenas de pessoas.

Não há que se falar na cobrança de passagens apenas quando o ônibus está parado. A realidade não permite isto ao motorista. Muitas vias brasileiras por onde circulam os coletivos são de pista dupla e não possuem o recuo específico de parada de ônibus. Neste caso, o motorista, para dar fluidez ao trânsito, deve permitir a entrada de passageiros de maneira rápida e segura.

Enquanto o ônibus está parado durante a entrada de passageiros, o motorista deve também estar atento às condições de trânsito que o cercam: Um pedestre pode estar atravessando em local irregular, um veículo pode estar tentando uma ultrapassagem, um passageiro pode estar com braços pra fora da janela...

Por fim, mesmo o motorista, desconsiderando as condições de trânsito que o cercam, faça a cobrança de passagens com o ônibus parado no ponto, nada impede que posteriormente algum passageiro, já com o veículo em movimento, possa questionar ao motorista alguma diferença no troco.

Quanto mais o condutor do veículo se desgastar com outras atividades que não seja a de direção, menor será sua concentração ao longo da sua jornada de trabalho. Observe que não se está pedindo ao motorista apenas a entrega de bilhetes para ingresso no ônibus. As empresas para diminuir seus custos, estão colocando os motoristas para cobrar passagens, manusear valores, realizar operações aritméticas e dar o troco de maneira correta. É uma atribuição muito alta para quem já tem a responsabilidade de conduzir com segurança os passageiros.

Não podemos consentir em que as empresas obtenham mais lucros em detrimento da integridade física e psíquica dos seus empregados.

Não há dúvida que o acúmulo da atividade de motorista com a de cobrador coloca a segurança do trânsito em cheque.

Diversas entidades ao longo do tempo tem se manifestado contra a dupla função de motorista e cobrador. O movimento “Meu Rio” se posicionou da seguinte maneira:

> *“Esse acúmulo de funções tem resultado em **diversos acidentes e atrasos no embarque**, consequentemente tornando o trânsito pior, as viagens mais incômodas, longas, estressantes e arriscadas, tanto para o motorista quanto para os passageiros. Afinal, se não podemos usar telefone celular enquanto dirigimos, não faz sentido que os motoristas de ônibus possam trocar dinheiro.”*

A condução de veículos em concomitância com a função de cobrador pode ser um fator determinante para acidentes gravíssimos. A proposta do autor vem sanar uma lacuna de nosso Código de Trânsito Brasileiro que não prevê em seus dispositivos tal ato especificamente.

Entretanto no elenco das infrações, creio que o dispositivo proposto melhor se adequaria ao art. 252, do que ao art. 162.

O artigo objeto da proposta versa sobre a insuficiência da documentação necessária ao ato de conduzir um veículo.

Por sua vez, o art. 252, dispõe sobre as práticas a serem evitadas durante a condução de um veículo, dispondo o seguinte:

> ***Art. 252.*** *Dirigir o veículo:*
> *I - com o braço do lado de fora;*
> *II - transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;*
> *III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;*
> *IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;*
> *V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;*
> *VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular;*
>
> *Infração - média;*
> *Penalidade - multa.*

Dessa forma, sugerimos que a modificação se dê pelo acréscimo do Inciso VII ao art. 252 do Código de Trânsito, ao mesmo tempo em que modificamos a sugestão de que o ato seja classificado como infração gravíssima, para elencá-lo como infração média de forma a melhor adequar a proposta ao texto já vigente.

Obedecendo à orientação das normas que regem a redação legislativa, acrescentamos o indicativo de nova redação(NR) ao dispositivo proposto.

Assim sendo opinamos **pela aprovação do PL nº 5.327, de 2013**, na forma do **substitutivo** anexo.

Sala de sessões, 9 de abril de 2015.

Deputada **CLARISSA GAROTINHO**

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 5.327, DE 2013

Altera o art. 252 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), tipificando nova infração de trânsito.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 252 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VII:

"Art. 252. .....

VII - em concomitância com a função de cobrador ou qualquer outra função capaz de desviar a atenção.

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até o saneamento da irregularidade.

Parágrafo único. Na hipótese prevista no inciso VII, em se tratando de empresa transportadora de passageiros ou cargas, a penalidade será atribuída exclusivamente à empresa, sem aplicação de pontuação ou multa ao condutor."(NR)

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

Sala de sessões, 9 de abril de 2015.

Deputada **CLARISSA GAROTINHO**

FIM DO DOCUMENTO