



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 5.327, DE 2013

Altera o art. 162 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código Brasileiro de Trânsito), estabelecendo nova modalidade de infração.

Autor: DEPUTADO RODRIGO MAIA

Relator: DEPUTADO WASHINGTON REIS

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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 a fora, 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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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**