

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI 2.163-A, DE 2003

*Apresenta emenda
substitutiva ao Projeto de Lei nº 2.163, de
2003.*

EMENDA SUBSTITUTIVA Nº , DE 2013

O Projeto de Lei nº 2.163, de 2003, passa a vigorar com os seguintes termos:

“Art. 1º. É permitido às empresas públicas e/ou privadas, concessionárias e/ou permissionárias de atividades de serviço de transporte público coletivo rodoviário, urbano e interurbano, incumbir aos motoristas a atribuição de cobrança de passagens dos usuários do sistema de transporte público coletivo.

Art. 2º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.” (NR).

JUSTIFICAÇÃO

Primeiramente cumpre ressaltar que o sistema de transporte de passageiros sofreu grande evolução tecnológica desde a apresentação do presente Projeto de Lei, a qual justifica a aprovação do presente Substitutivo, a fim de evitar que as legítimas funções desempenhadas pelo motorista possam, de qualquer forma, implicar em eventual insegurança jurídica.

Com efeito, atualmente, a implementação do sistema de bilhete eletrônico reduz consideravelmente o recebimento da tarifa em dinheiro no ônibus, havendo localidades em que esta forma de pagamento da tarifa já não ocorre há muito tempo.

No sistema eletrônico, o passageiro adquire a tarifa antes de embarcar no ônibus e tem o seu acesso ao mesmo liberado de forma automatizada, com a

aproximação do bilhete eletrônico em um aparelho instalado ao lado da catraca do ônibus, conhecido como “validador”.

O bilhete eletrônico também é utilizado pelos passageiros que gozam de gratuidade no sistema de transporte público coletivo, bem como por aqueles que fazem uso de passe escolar e vale transporte.

Com o sistema de bilhetagem eletrônica, em muitas cidades a figura do cobrador há muito tempo não existe.

Além de proporcionar maior conforto ao passageiro através do seu acesso a bordo do ônibus de forma muito mais rápida, há também que se considerar que o uso de bilhete eletrônico evita os frequentes roubos ao caixa dos cobradores, amplamente verificado quando da cobrança da tarifa em dinheiro a bordo do ônibus.

Ademais, a utilização do bilhete eletrônico vem sendo crescentemente estimulada, inclusive para viabilizar a integração dos passageiros entre linhas de ônibus, bem como entre essas e o sistema de transporte público de passageiros ferroviário e/ou metroviário, o que muitas vezes ocorre como o pagamento de tarifa única.

O sistema de bilhetagem eletrônica também proporciona ao poder concedente meio eficaz de fiscalização dos serviços, mediante acesso ao número exato dos passageiros transportados diariamente por ônibus e em cada linha, permitindo não apenas melhoria na gestão do sistema de transporte público coletivo, como também a verificação correta da receita auferida e pagamento dos respectivos tributos.

Ainda que haja o pagamento em dinheiro, por opção própria dos passageiros, o mesmo ocorre de forma decrescente considerando o aumento do uso de bilhete eletrônico, não havendo qualquer prejuízo ao motorista a tarefa de cobrança desses valores, a qual ocorre com o ônibus parado nos pontos de embarque e sem efeito negativo ao trânsito, em total compatibilidade com suas funções profissionais.

A realização de eventual cobrança da tarifa em dinheiro pelo motorista é autorizada pelo direito do trabalho, visto que a Consolidação das Leis do Trabalho, prevê, no parágrafo único do artigo 456, que *“À falta de prova ou inexistindo cláusula expressa a tal respeito, entender-se-á que o empregado se obrigou a todo e qualquer serviço compatível com a sua condição pessoal”*.

Aliás, o Colendo Tribunal Superior do Trabalho, já se manifestou diversas vezes pela legalidade da cobrança de tarifa pelos motoristas de ônibus, a exemplo da decisão abaixo proferida no mês de maio de 2012, a saber:

“A C Ó R D Ã O - 7ª Turma- PPM/aps RECURSO DE REVISTA. ACÚMULO DE FUNÇÕES. VALIDADE DA NORMA COLETIVA. MOTORISTA E COBRADOR. O indeferimento da pretensão inicial decorreu do fato de o TRT interpretar o contrato de trabalho firmado entre as partes, no qual o autor fora admitido para, na

execução da função de motorista, realizar a venda de passagens. A jurisprudência desta Corte vem se posicionando no sentido de que o exercício de atividades diversas, compatíveis com a condição pessoal do trabalhador, não enseja o pagamento de "plus" salarial por acúmulo de funções, restando remuneradas pelo salário todas as tarefas desempenhadas dentro da jornada de trabalho (...)” - Recurso de Revista nº TST-RR-223700-61.2006.5.15.0133, em que é Recorrente CLÁUDIO JOSÉ DE ARAUJO e Recorrida EXPRESSO ITAMARATI S.A.

Além de incentivar a evolução tecnológica, paradigma de países desenvolvidos e de estar em consonância com o atual sistema de transporte público coletivo, o presente Substitutivo converge com a atual política do Governo Federal que é, justamente, reduzir os custos do transporte coletivo de passageiros, a exemplo da desoneração de encargos da folha de pagamento dos empregados e exclusão do PIS e CONFINS da receita desse setor.

Importante ressaltar que grande parte das linhas que transitam em periferias, também conhecidas como “linhas alimentadoras”, sequer tem arrecadação suficiente para arcar com a despesa do itinerário nos horários de entre pico, sendo que a presença do cobrador, além de desnecessária, torna o atendimento inviável, sobretudo quando realizado por micro-ônibus.

Imperioso destacar a necessidade de aprovação do presente Substitutivo, pois, a proposição anterior deste Projeto de Lei significaria aumento no custo da operação das empresas de transporte de passageiros, o qual, necessariamente, deverá ser repassado ao valor da tarifa para que seja atendido o equilíbrio econômico financeiro dos contratos de concessão, na forma prevista na lei 8.666/93.

A automatização de qualquer operação não deve implicar em medidas retrógradas que visam somente à reserva de mercado de determinada categoria.

Contrariamente, há que se verificar o benefício causado à operação como um todo, o que, na hipótese da automatização da cobrança da tarifa no transporte público, esse benefício se estende a toda sociedade, na medida em que há redução do preço, atendendo ao princípio da modicidade tarifária, devendo, portanto, ser incentivada.

Ressalta-se, ainda, que o sistema de bilhetagem eletrônica traz inúmeros outros benefícios, a saber:

a) evita a ocorrência de fraude, conforme verificado inúmeras vezes através de falsificação de bilhetes em papel;

b) restringe o uso do bilhete de tarifa ao sistema de transporte público, impedindo o seu uso em transporte clandestino/irregular que atua de forma contrária à

lei e sem respeitar as normas de segurança, como frequentemente ocorre com os bilhetes em papel; e

c) permite a fiscalização pelo Poder Concedente da real quantidade de usuários do sistema de transporte, viabilizando o seu planejamento.

Em caso de não aprovação do presente Substitutivo, a matéria nele tratada deve ser restrita aos legítimos atores sociais, a exemplo do poder concedente do sistema de transporte público coletivo e dos sindicatos das categorias profissionais, que, de fato, estão próximos à necessidade de cada localidade e regulamentam o tema através de editais de licitação e/ou acordos coletivos de trabalho, respectivamente.

Vale questionar: sentir-se-ia útil um cobrador ao trabalhar em ônibus onde 80%, 90% ou 100% dos usuários utilizam bilhete eletrônico?

Oportuno destacar que muitas empresas de transporte público coletivo, quando da instalação do sistema de bilhetagem eletrônica, viabilizam a promoção de seus cobradores para a função de motorista, fiscal, inspetor de tráfego, mecânico, dentre outras.

Sejam pelas razões supra mencionadas, bem como por aquelas destacadas pela Comissão de Viação e Transportes, especializada nesse seguimento, ou mesmo para que se possa continuar na incessante busca da redução do custo-Brasil, deverá ser aprovado o presente Substitutivo.

Sala das Sessões, em 24 de setembro de 2013.

LAÉRCIO OLIVEIRA

Deputado Federal – PR/SE