

Comissão de Viação e Transportes

Projeto de Lei nº 1.060, de 1999.

Proíbe a instalação de catracas eletrônicas ou assemelhados nos veículos de transporte urbano.

Autor: Deputado Geraldo Magela

Relator : Deputado Chico da Princesa

I – RELATÓRIO

O presente projeto de lei propõe a proibição da instalação de catracas eletrônicas ou assemelhados nos veículos de transporte urbano.

Em seu artigo 1º , mais precisamente em seu parágrafo único , prevê a permanência das catracas eletrônicas já instaladas quando da promulgação desta lei.

O presente projeto não proíbe, contudo, a instalação das catracas em veículos de transporte coletivo onde os Municípios possuírem um índice de desemprego inferior a 8% (oito por cento) da sua população economicamente ativa, e também não é válida quando a empresa de transporte, por intermédio de acordo coletivo, garantir aos empregados estabilidade no emprego pelo período de cinco anos.

A este projeto foram apensadas outras proposições, a saber:

- a) PL nº 2.307, de 2000, da Deputada Vanessa Grazziotin, que dispõe sobre a proibição de instalação de catracas eletrônicas em substituição aos cobradores de ônibus utilizados no serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, excetuando tal procedimento quando as empresas garantirem reaproveitamento da mão-de-obra em outras atividades compatíveis dentro da empresa ou requalificação da mesma

para o mercado de trabalho, sempre garantindo a remuneração do trabalhador;

- b) PL nº 2.867, de 2000, do Deputado Aldo Rebelo que “ proíbe a utilização de sistema de catraca eletrônica nos veículos de transporte coletivo de passageiros e dá outras providências” restringindo a proibição pelo prazo de 25 anos;
- c) PL nº 2.906, de 2000, do Deputado Nelson Marchezan que “ proíbe a utilização de catraca eletrônica nos veículos de transporte coletivo urbano e intermunicipal” impondo multa pelo descumprimento da lei.;
- d) PL nº 7.186, de 2002, do Deputado Fetter Júnior que “ proíbe a implantação de catracas eletrônicas nos veículos de transporte coletivo de passageiros e dá outras providências” abrangendo veículos de transporte coletivo de passageiros utilizados nas linhas urbanas e intermunicipais pelo prazo de 25 anos.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A justificativa principal para apresentação de todos os projetos, acima mencionados, é o grande número de pessoas que possivelmente ficarão sem emprego em decorrência da automação dos serviços nos veículos de transporte coletivo.

Noticia-se que a instalação de catracas eletrônicas nos veículos de transporte coletivo contribuirá para o aumento do desemprego, uma vez que o posto de cobrador será eliminado.

Preliminarmente, devemos observar que o sistema de transporte público de passageiros é regido por legislações específicas dentro da competência constitucional da cada membro da Federação: União, Estados, Distrito Federal e Municípios, que delegam à iniciativa privada a exploração dos mesmos através de instrumentos jurídicos, onde são estabelecidas regras básicas na oferta dos serviços à coletividade, sob o controle fiscal da Administração Pública.

A Constituição Federal determinou em seu Artigo 175 os instrumentos delegatórios da prestação do serviço público de transportes passageiros e como este serviço deveria ser prestado, principalmente, quando obriga que este serviço seja mantido de forma adequada.

Na Lei nº 8.987 de 1995 ficou estabelecido , mais precisamente em seu Artigo 6º que:

*“§ 1º – **Serviço adequado** é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, segurança , atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.*

Já o conceito de atualidade , segundo o teor do § 2º do citado artigo é:

*“§ 2º – A atualidade compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.
.....”*

Podemos observar que o legislador preocupou-se com o devido atendimento da população, determinando que a prestação de um serviço adequado à coletividade, deve estar sempre atualizado, o que significa a modernização do mesmo através de novas técnicas e equipamentos.

Observa-se atualmente que o serviço de transporte coletivo vem apresentando, nos últimos anos, uma grande queda em sua produtividade em decorrência de várias externalidades como a perda de passageiros devido à queda na renda da população em geral , ao desemprego , ao aumento do transporte informal não regulamentado; o excesso de gratuidades e evasões. Em busca de uma solução para esta queda de produtividade está a necessidade de priorizar e melhorar a qualidade dos sistemas de transportes coletivos organizados.

Na verdade, o sistema de automação traz uma série de benefícios para todos os participantes do transporte público, poder público, empresas operadoras e , principalmente, os usuários.

Entre os vários benefícios podemos listar:

- proporcionar maior segurança a bordo dos ônibus , pois os passageiros não estarão mais suscetíveis aos assaltos, já que o pagamento pela viagem será realizado através do cartão magnético;
- ao dispensar o troco na catraca aumenta a velocidade de embarque dos passageiros e, por conseguinte, a velocidade comercial dos veículos, reduzindo o tempo de viagem para o passageiro;
- permitir a integração de diversos meios de transporte, como ônibus, metrô e barcas;
- melhorar o controle das gratuidades nos sistemas de transportes, ou seja, sobre aqueles usuários beneficiados com isenção de tarifa;
- aumentar o controle sobre a arrecadação do sistema, inibindo a evasão de receita;
- permitir a execução de políticas tarifárias mais justas e racionais;
- possibilitar a eliminação do comércio paralelo de vale-transporte que alimenta o transporte clandestino.

Por outro lado, em vista da implantação desse sistema em muitas cidades ,como a cidade de Goiânia – GO, estão sendo realizadas negociações trabalhistas na busca de soluções que atendam os interesses de empregados e empregadores , sendo que os resultados obtidos geraram a manutenção dos empregos através de reciclagem de pessoal para outras funções, e até mesmo proporcionando o surgimento de novos postos de trabalho.

Em alguns casos, o posto de cobrador no interior do ônibus está sendo mantido, mas com novas atribuições objetivando a fiscalização e o atendimento ao passageiro.

Assim, se a Constituição Federal em seu Artigo 30, inciso V, delega competência exclusiva aos Municípios brasileiros para organizarem e prestarem os serviços de transporte público coletivo urbano de passageiros , não há como a União interferir nesta atribuição , editando legislação sobre este assunto, sob pena de macular a nova lei com o vício da inconstitucionalidade.

Por todas essas razões, entendemos que a aprovação deste projeto de lei e de seus apensos com o objetivo único de simplesmente proibir o avanço tecnológico em um serviço público, considerado essencial para a população brasileira, é alheio ao interesse público e poderá trazer sérios prejuízos para o desenvolvimento do transporte público do país.

E mais. Não pode uma eventual nova legislação, impedir os avanços e a modernização de um sistema, comprovadamente eficaz e mais eficiente, sob o equivocado argumento de proteção de uma categoria de trabalhadores que, sequer esteve ameaçada ante essas novas inovações. O que se tem visto nos Municípios que já implementaram esse sistema é exatamente o contrário, ou seja, a valorização desses empregados frente às novas perspectivas de trabalho e desempenho de novas funções, que as mudanças exigem.

Assim, votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.060/99 ,de autoria do Deputado Geraldo Magela ,e de seus apensos.

Sala de Comissão, em 16 de abril de 2003.

Deputado Chico da Princesa
Relator