



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 9.548, DE 2018

(Do Sr. Weliton Prado)

Dispõe sobre a proibição do acúmulo das funções de cobrador e motorista profissional nos veículos destinados aos serviços de transporte público coletivo de passageiros por ônibus.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-2163/2003.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É proibido ao motorista profissional dos veículos destinados aos serviços de transporte público coletivo de passageiros urbano, interurbano e rodoviário, o acúmulo das funções de agente de bordo, trocador ou cobrador de passagens dos usuários.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Justificação: A sociedade tem se manifestado cada vez mais contra as altas tarifas cobradas para uso do serviço público de transporte coletivo. Isso sem falar na péssima qualidade dos serviços. Sabe-se que a sociedade paga caro por um serviço ruim.

Ressalta-se que os reajustes das tarifas de ônibus em diversos Municípios é preocupação grande deste deputado e do Congresso Nacional. Há o claro entendimento de que não há transparência nos processos, não há divulgação das planilhas que embasam reajustes e revisões de tarifas, não há discussão com a sociedade, não há auditoria externa e independente, não há o cumprimento da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Uma simples leitura da lei e percebe-se o desrespeito claro às normas em prejuízo aos direitos dos usuários.

O serviço de transporte público deve ser adequado, eficiente e com tarifas módicas, especialmente na conjuntura atual em que a sociedade cobra mais eficiência das Administrações Públicas sem, contudo, seja necessário só penalizar o “bolso” dos consumidores/contribuintes.

Para piorar a situação, que já é caótica, tornou-se prática reiterada e absurda a não presença dos cobradores, trocadores ou agentes de bordos nos veículos durante as viagens, fazendo com que o motorista profissional acumule as funções. Resultados claros dessa grave decisão são a falta de agilidade durante as viagens; queda na qualidade dos serviços; riscos de acidentes e, conseqüentemente, à vida dos usuários do serviço; sobrecarga e superexploração dos motoristas profissionais; desemprego dos cobradores.

Em Uberlândia, no Triângulo Mineiro, há demissão em massa desde setembro do ano passado. Cerca de 250 cobradores foram dispensados pelas empresas e motoristas perderam seus empregos por não concordarem e não receberem pela dupla função.

Em Contagem, na Região Metropolitana de Belo Horizonte, no dia 9 de janeiro do corrente ano, um ônibus despencou de uma trincheira de cerca de 6 metros de altura, deixando nove pessoas que estavam no coletivo feridas, após o motorista, que atuava também como cobrador, ter a atenção desviada por usuárias do transporte que não queriam pagar a passagem.

Segundo reportagem do jornal O Tempo Contagem, edição do dia 12 de janeiro, “a dupla função assumida por motoristas de ônibus do transporte coletivo metropolitano, que além de prestar atenção no trânsito também precisam receber dinheiro, dar troco e conferir a catraca, é apontada por usuários e representantes da categoria como um dos fatores de estresse, afastamentos por problemas de saúde e acidentes”.

Em Belo Horizonte, por uma “brecha” na legislação municipal, os ônibus do move começaram a circular no período das férias sem os agentes de bordo, fora da pista exclusiva. Com isso, já se nota a queda na qualidade dos serviços. As viagens ficaram mais demoradas, os ônibus registram atrasos nos horários, especialmente, os de grande movimento e a insegurança no trânsito dos usuários aumentou. O que, segundo as empresas, seria apenas no período das férias, se estende até o momento, segundo denúncias da população.

Ademais, não houve até o momento nenhuma informação sobre a redução do valor das passagens com o corte brusco das despesas com os cobradores, o que revela total falta de transparência e descumprimento da lei federal que trata da mobilidade urbana.

Por segurança, os ônibus traziam mensagens como “Não fale com o motorista”, objetivando que o profissional pudesse se concentrar no seu trabalho, na segurança do trânsito, evitando acidentes.

Ora, as funções de motorista e trocador são absolutamente diferentes e o acúmulo impõe risco para os passageiros e prejuízos para a sociedade. A rotina no trânsito, especialmente nas grandes cidades, por si só já é tensa e estressante para o motorista. Sua obrigação é a de conduzir com segurança os passageiros que são cidadãos que dependem do transporte público coletivo para locomoção. Imagine, então, se este profissional tiver como obrigação cobrar passagens, fazer cálculos de valores e prestar contas às empresas das tarifas cobradas como está ocorrendo em diversas cidades? É preciso romper com esse processo de acúmulo das duas funções.

Pelo exposto, conto com os nobres parlamentares para aprovar a presente proposição, na certeza da justiça e do mérito do Projeto.

Sala das Sessões, em 07 fevereiro de 2018.

WELITON PRADO
DEPUTADO FEDERAL - PROS/MG

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 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o *caput* deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

.....

FIM DO DOCUMENTO