

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2955, DE 2019

Acrescenta inciso VI-A ao artigo 230 e arts. 306-A, 328-A e 328-B ao Código de Trânsito Brasileiro – CTB, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1.997

Autor: Deputado Frei Anastácio Ribeiro

Relator: Deputado Mauro Lopes

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei ora em análise pretende acrescentar dispositivos ao Código de Trânsito Brasileiro, para fixar como infração gravíssima aquele que conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros executando a função de cobrador, com penalidade de multa e apreensão, e remoção do veículo. Prevê, ainda, que tal prática seja considerada crime, sendo responsabilizado o motorista e o proprietário do veículo, com pena de detenção de 6 (seis) meses a 1 (um) ano.

Além disso, o projeto de lei prevê a inclusão de dois dispositivos, os quais versam que os condutores de veículos que estejam sob efeitos de embriagues ou de substâncias ilícitas ao volante que ocasionarem acidentes que gerem vítimas sejam responsabilizados em arcar com as despesas médicas das vítimas e submetidos a diversas penalidades.

Na justificação, o autor afirma que sua proposta tem por finalidade principal a ordem de segurança no trânsito. Alega que a execução de função de cobrador pelo motorista pode comprometer a sua eficiência como condutor.

Com relação a condução de veículos sob efeitos de embriagues ou de substâncias ilícitas, quanto a aplicação de medidas mais severas, o autor alega que o infrator tem que responder pela dor que gera a vítima.

A proposição foi distribuída para exame desta Comissão e das Comissão de Finanças e Tributação e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

II – VOTO DO RELATOR

A medida proposta pelo presente projeto de lei demonstra a preocupação com a segurança no trânsito das cidades, principalmente quanto a preservação de vidas quanto possíveis atos de irresponsabilidade na condução de um veículo no sistema viário das cidades.

Apesar da intenção do nobre parlamentar, entendemos que o mérito deve ser melhor estudado, face às peculiaridades que envolvem as alterações legislativas propostas e as possíveis consequências perante a sociedade brasileira.

A proposta legislativa em tela ao estabelecer como infração gravíssima para motorista que conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros executando a função de cobrador, com penalidade de multa, apreensão, remoção do veículo, e ainda, configurar tal atividade como crime de trânsito, sendo responsabilizado o motorista e o proprietário do veículo, com pena de

detenção de 6 (seis) meses a 1 (um) ano, encontra óbice de razões legais e técnicas.

Inicialmente há de observar que a Lei nº 13.154, de 30 de julho de 2015, alterou Código de Trânsito Brasileiro introduzindo diversos dispositivos visando adequar a legislação a realidade da sociedade brasileira.

Entre os dispositivos objeto de alteração está o artigo 252, com a inclusão do inciso V, o qual disciplina como infração de trânsito o ato de dirigir o veículo realizando a cobrança de tarifa com o veículo em movimento, cuja a penalidade é o pagamento de multa.

A cobrança de tarifa pelo motorista dos serviços de transporte público coletivo é uma atividade ocasional e não rotineira devido adoção de sistemas automatizados de cobrança de tarifa no transporte público coletivo de passageiros. Esse sistema mais conhecido como bilhetagem eletrônica, permite que o usuário do transporte público pague a sua passagem mediante créditos inseridos cartões com “chips” de segurança em contato com validadores, localizados em estações ou a bordo dos veículos.

Os ganhos com esta tecnologia são visíveis para todos. O Poder Público ganha com um controle efetivo no número de passageiros transportados e os valores que são arrecadados no sistema de transporte público de forma mais segura e transparente. Os usuários, por sua vez, se beneficiam com as facilidades como a redução no tempo de embarque e maior segurança com manuseio com os cartões, pois caso ocorra roubo ou perda, o cartão eletrônico da tarifa é bloqueado.

Segundo entidades ligadas ao setor de transporte público de passageiros, essa tecnologia é adotada em mais 95% das cidades com mais de 100 mil habitantes.

A cobrança ocasional de tarifas, realizadas em pecúnia, pelo motorista é praticamente mínima, como pode ser constatado no município de São Paulo

(SP), onde a operação de pagamento direto ao motorista representa 6% do total do volume de pagamento da tarifa no sistema de transporte público coletivo.

É importante observar que a cobrança de tarifas do transporte público por meio de sistemas de bilhetagem de eletrônica decorre de orientação contida no artigo 8º, inciso X da Lei n 12.587/2012, que instituiu o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, e está prevista em legislações municipais e estaduais que tratam da matéria.

Dessa forma entendo que a proposta de incluir o inciso VI-A no artigo 230, visando qualificar como infração a cobrança de tarifa pelo motorista, já está devidamente atendida no Artigo 252, inciso VII do Código de Trânsito Brasileiro, tornando-se inócuas a alteração pretendida no presente projeto de lei.

Com relação a inclusão do artigo 306-A no Código de Trânsito Brasileiro, entendo que a mesma não deve prosperar, pois a cobrança ocasional de tarifa realizada pelo motorista profissional, decorre de cumprimento de regulamentos locais a cargo de poder público responsável, e não de uma atitude deliberada executada individualmente pelo motorista.

Penalizar criminalmente o motorista profissional empregado no exercício pleno de suas atribuições legais é um excesso o qual o legislador deve se afastar sob pena de trilhar o caminho da injustiça e da ilegalidade.

Vale lembrar que esta casa contribuiu efetivamente para a sanção da Lei nº 13.103/2015, mais conhecida como a Lei do Motorista Profissional, onde foram disciplinados direitos e obrigações para essa nobre classe de trabalhadores. Contudo, há de se observar que em nenhum momento se buscou criminalizar a conduta desses profissionais no desempenho da atividade laboral.

Do mesmo modo, entendo que os sócios ou proprietário da empresa de transporte de passageiros estão cumprindo as obrigações previstas em contratos públicos, legislações e regulamentos específicos e assim, não há como configurar o ato de disponibilizar um serviço de transporte público, o qual

o motorista realize a cobrança eventual de tarifa, em cumprimento as normas legais como um crime de trânsito.

Com relação a proposta de inclusão do artigos 328-A, o ilustre autor da proposta legislativa pretende que os condutores de veículos flagrados sob efeito de álcool ou outras substâncias psicoativas ilegais realizem o custeio das despesas médicas, sejam em hospitais públicos ou privados.

Além disso, é proposto que na ocorrência do não resarcimento das despesas médicas, os valores da indenização sejam objeto de inscrição na dívida ativa em nome do condutor e do proprietário do veículo, sem prejuízo de uma possível cobrança direta realizada pela vítima.

É importante observar que a proposta apresentada pelo autor parte do posicionamento que todo aquele que praticar um ato lícito, tem o dever de reparar, pois todos temos um dever jurídico originário o de não causar danos a outrem e ao violar este dever jurídico originário, passamos a ter um dever jurídico, ou seja, reparar o dano que foi causado.

Dessa forma a citada proposta está atrelada a responsabilidade civil, a qual está devidamente regulada no Código Civil Brasileiro. Dessa forma entendo não ser necessário a sua inclusão no Código de Trânsito Brasileiro, pois a vítima de um acidente de trânsito doloso poderá a qualquer momento buscar as devidas reparações perante o condutor responsável, com base na legislação em vigor.

A inscrição dos débitos na Dívida Ativa para que sejam objeto de execução por parte poder público, originários de reparação de danos com despesas médicas em hospitais públicos ou privados, conforme proposto pelo autor, serão objeto de análise por ocasião de apreciação da presente proposta legislativa na Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos Deputados, não cabendo a esta comissão opinar a respeito.

Já em relação a proposta de inclusão do artigo 328-B, o nobre autor da proposta legislativa pretende que o que os condutores de veículos flagrados

sob efeito de álcool ou outras substâncias psicoativas ilegais percam o direito ao seguro facultativo, bem como a indenização do seguro obrigatório (DPVAT).

Os contratos de seguro automotivo facultativo são firmados entre a seguradora e o proprietário do veículo, preveem direitos e obrigações para ambas as partes com base nas normas previstas no Código Civil Brasileiro.

Assim, se ocorreram falhas por parte do condutor/proprietário do veículo que ocasionou um acidente com ou sem vítimas, cabe as partes envolvidas deliberarem com base no contrato pactuado e na lei.

Assim não há como estabelecer no Código de Trânsito Brasileiro a perda de um direito regulado em instrumento jurídico perfeito, com base no Código Civil Brasileiro.

Com relação ao seguro obrigatório DPVAT é importante observar que o mesmo foi instituído pela Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974 e tem o objetivo de indenizar vítimas de acidentes de trânsito ocorridos em todo o território nacional, sejam pedestres, passageiros ou motoristas, brasileiros ou estrangeiros.

Dessa forma, se há interesse de alterar de estabelecer a perda do direito de recebimento do seguro obrigatório por parte do condutor responsável pelo acidente de trânsito, o caminho é outro e não conforme proposto no presente projeto de lei.

Como legislador, entendo que o Código de Trânsito Brasileiro não deve disciplinar matérias, as quais já possuem previsão específica em outras legislações, como é caso do Código Civil Brasileiro e a Lei do DPVAT, referente a presente proposta legislativa.

Diante do exposto, a presente proposta legislativa não reúne condições de prosperar quanto ao seu mérito.

Assim sendo, este relator não pode manifestar-se em outro sentido, senão votar pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 2.955, de 2019, de autoria do nobre Deputado Frei Anastácio Ribeiro.

Sala da Comissão, em 03 de setembro de 2019.

Deputado MAURO LOPES
(MDB/MG)
Relator