

AVULSO NÃO
PUBLICADO –
REJEIÇÃO NA
COMISSÃO DE
MÉRITO



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.648-A, DE 2009 **(Do Sr. Neilton Mulim)**

Acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para fixar infração relativa à condução de transporte coletivo de passageiros; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e do de nº 6.852/10, apensado (relator: DEP. MAURO LOPES).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 6.852/10

III – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para fixar infração relativa à condução de transporte coletivo de passageiros.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida do seguinte dispositivo:

“Art. 252-A. Conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros executando a função de cobrador do bilhete de passagem.

INFRAÇÃO – Gravíssima;

PENALIDADE – Multa e apreensão do veículo;

MEDIDA ADMINISTRATIVA – Remoção do veículo.

Parágrafo único. O cometimento da infração prevista no *caput* não acarretará o cômputo de pontos no prontuário do condutor.”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A principal razão de apresentar-se este projeto de lei é da ordem de segurança no trânsito.

Com efeito, a execução de função de cobrador pelo motorista pode comprometer a sua eficiência como condutor do veículo, uma vez que além do estresse a que normalmente se submete, causado por obrigações como o cumprimento do horário estabelecido pela empresa, as tensões no trânsito e a violência urbana, soma-se a preocupação com o caixa do ônibus.

A conjunção desses fatores acarretará, sem sombra de dúvidas, a redução da sua atenção e do seu adequado desempenho. O resultado previsível será o maior cometimento de infrações de trânsito e, possivelmente, o envolvimento em todo o tipo de acidentes, da parte dos transportes coletivos.

Sabemos que o acúmulo das funções de condutor e de cobrador é uma imposição da empresa, à qual se sujeitam os seus motoristas por falta de opções. Como, então, proteger o motorista dessa condição que lhe é imposta? A nosso ver, será justo propor que o cometimento desse tipo de infração não resulte no cômputo de pontos no prontuário do condutor. Assim, da forma como apresentamos o projeto, a responsabilidade sobre a infração recairá decididamente sobre a empresa, obrigando-a a acabar com esse sistema que sobrecarrega os motoristas e os torna mais vulneráveis a sinistros de trânsito.

Pela importância dessa iniciativa, esperamos que seja aprovada pelos ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 16 de dezembro de 2009.

Deputado NEILTON MULIM

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

**CAPÍTULO XV
DAS INFRAÇÕES**

.....

Art. 252. Dirigir o veículo:

- I - com o braço do lado de fora;
- II - transportando pessoas, animais ou volume à sua esquerda ou entre os braços e pernas;
- III - com incapacidade física ou mental temporária que comprometa a segurança do trânsito;
- IV - usando calçado que não se firme nos pés ou que comprometa a utilização dos pedais;

V - com apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais regulamentares de braço, mudar a marcha do veículo, ou acionar equipamentos e acessórios do veículo;

VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular;

Infração - média;

Penalidade - multa.

Art. 253. Bloquear a via com veículo:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo.

PROJETO DE LEI N.º 6.852, DE 2010

(Do Sr. Vicentinho)

Dispõe sobre as atividades dos condutores (as) e cobradores (as) dos veículos de transporte coletivo.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL 6648/2009

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os veículos de transportes coletivos deverão obrigatoriamente ter um cobrador ou cobradora.

Art.2º Ao condutor ou condutora do veículo cabe exclusivamente conduzi-lo, respeitado as regras do Código de Trânsito Brasileiro, bem como as demais normas estabelecidas pela legislação pertinente e pelo poder concedente.

Art.3º O cobrador ou cobradora deverá auxiliar o condutor desenvolvendo as seguintes funções:

I – Cobrar a tarifa dos usuários;

- II – Cuidar do movimento da catraca;
- II – Prestar informações aos usuários quando solicitado.
- IV – Auxiliar o condutor no processo de embarque e desembarque dos usuários, especialmente os idosos e pessoas com deficiência.

Art.4º É expressamente proibido ao condutor proceder a cobrança da tarifa, bem como desenvolver qualquer outra atividade e procedimento alheio a sua função.

Art.5º As empresas concessionárias de transporte coletivo terão prazo de 180 dias, a contar da data da publicação desta, para se adequar à aplicabilidade da presente lei.

JUSTIFICAÇÃO

Recentemente, inúmeras empresas de transporte coletivo, alteraram o sistema de coleta de recursos dos passageiros usuários, extinguindo a figura do cobrador, e mantendo apenas o motorista, que passaria a desempenhar as funções de maneira unificada. Desta forma, será o motorista que efetuará a cobrança dos usuários, recebendo o valor da passagem, calculando o troco e permitindo a entrada de passageiros, além de conduzir o veículo com as diligências necessárias a evitar acidentes.

A Classificação Brasileira de Operações oferece descrição detalhada das funções de motorista de ônibus e de cobrador de transporte coletivo. Para a primeira atividade, tal classificação prevê a seguinte descrição.

“Vistoriar o veículo, verificando o estado dos pneus, o nível de combustível, água e óleo, do cárter e testando freios e parte elétrica, para certificar-se de suas condições de funcionamento; examinar as ordens de serviço, verificando o itinerário a ser seguido, os horários, o número do ônibus, girando a chave de ignição, para aquecê-lo e possibilitar a movimentação do veículo; dirigir o ônibus, manipulando seus comandos de marchas e direção e observando o fluxo do trânsito e a sinalização, para transportar os passageiros; zelar pelo bom andamento da viagem, adotar as medidas cabíveis na prevenção ou solução de qualquer anomalia, para garantir a segurança dos passageiros, transeuntes e outros veículos; providenciar os serviços de manutenção do veículo, comunicando falhas e solicitando reparos, para assegurar seu perfeito estado; recolher o veículo após a jornada de trabalho, conduzindo-o à garagem da empresa, para permitir sua manutenção e abastecimento. Pode cobrar e entregar os bilhetes ao passageiros. Pode efetuar reparos de emergência no veículos.”

Para a função de cobrador, a mesma Classificação estabelece a seguinte descrição:

“Cobra as passagens aos usuários, recolhendo a importância determinada pela distância a ser percorrida, para obter a quantia relativa ao serviço prestado aos passageiros pela empresa; examina passes apresentados, verificando sua autenticidade, para evitar irregularidades e controlar o uso dos mesmos; apura a

arrecadação, efetuando levantamento da fêria do período, comparando-a com o movimento de passageiros e registrando e apresentando o montante obtido, para possibilitar a orientação dos mesmos, auxilia o motorista em manobras e partidas do coletivo, indicando, com a campainha, o momento oportuno para ultrapassagens e embarque dos passageiros, para garantir maior segurança às operações.”

Desta forma, afigura-se inviável o exercício de ambas as atividades pela mesma pessoa, dentro do mesmo período de tempo, regulamentando constitucionalmente. O motorista não tem condições físicas nem psicológicas de realizar tão amplas funções, sem o auxílio de outro profissional, responsável pela cobrança dos usuários.

A assunção das novas funções exige do motorista a concentração nas operações de cobrança, de contagem do troco, de separação e ordenação do montante recebido e, ademais, as diligências usuais recomendadas pelo código de Trânsito, que exige atenção do motorista na atividade que exerce.

O acúmulo de funções impede que o motorista se fixe em suas atividades de direção, causando danos ao serviço prestado, afetando sobremaneira a segurança do transporte público e a qualidade do serviço, devido ao acréscimo de tempo das viagens e de espera pelo veículo.

Diante do exposto, é imprescindível a regulamentação das atividades envolvidas na condução de transportes coletivos intermunicipais para garantir a segurança do trânsito, e os direitos dos usuários, através do exercício da competência comum prevista no artigo 23, XII da Constituição Federal.

Sala das Sessões, em 24 de fevereiro de 2010.

DEPUTADO VICENTINHO
(PT-SP)

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....
**TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO**
.....

CAPÍTULO II DA UNIÃO

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;

II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;

IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;

V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência;

VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;

VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;

IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;

XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional. ([Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006](#))

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;

II - orçamento;

III - juntas comerciais;

IV - custas dos serviços forenses;

V - produção e consumo;

VI - florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição;

VII - proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico;

VIII - responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;

IX - educação, cultura, ensino e desporto;

X - criação, funcionamento e processo do juizado de pequenas causas;

- XI - procedimentos em matéria processual;
- XII - previdência social, proteção e defesa da saúde;
- XIII - assistência jurídica e defensoria pública;
- XIV - proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência;
- XV - proteção à infância e à juventude;
- XVI - organização, garantias, direitos e deveres das polícias civis.

§ 1º No âmbito da legislação concorrente, a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais.

§ 2º A competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados.

§ 3º Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades.

§ 4º A superveniência de lei federal sobre normas gerais suspende a eficácia da lei estadual, no que lhe for contrário.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei ora em análise pretende acrescentar dispositivo ao Código de Trânsito Brasileiro, para fixar infração gravíssima para aquele que conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros executando a função de cobrador de bilhete de passagem, com penalidade de multa e apreensão, e remoção do veículo. Prevê, ainda, que o cômputo dos pontos não será feito no prontuário do condutor, ficando sob responsabilidade da empresa.

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, pois além do estresse do trânsito, somado ao cumprimento do horário, estaria preocupado com o caixa do ônibus, reduzindo a sua atenção e seu adequado desempenho.

O projeto de lei nº 6852, de 2010, de autoria do deputado federal Vicentinho, apenso a este, pretende estabelecer a obrigatoriedade de cobrador de

tarifas a bordo dos veículos de transporte público coletivo de passageiros. Segundo o autor, o acúmulo de funções por parte do motorista poderá ensejar em risco para a segurança dos passageiros transportados.

Durante o prazo regimental, não foram apresentados emendas a presente proposta legislativa.

II – VOTO DO RELATOR

A medida proposta pelo presente projeto de lei e no seu apenso é indiscutivelmente oportuna, pois traz à tona uma preocupação antiga, muito embora pouco apreciada. O setor de transportes está a merecer a devida atenção por parte do poder público já há muito tempo. Não se pode admitir que num setor que gere tamanha quantidade de receita e de empregos, sendo responsável pela mobilidade das pessoas de uma cidade, seja administrado de forma tão precária em nosso país. Por isso, reconhecemos a importância de tal proposição, entretanto o mérito deve ser melhor estudado, face às peculiaridades que envolvem os serviços públicos de transporte coletivo, sejam urbanos ou intermunicipais, principalmente, se analisado sob o aspecto do poder aquisitivo daqueles que os utilizam para a sua locomoção.

Assim, entendemos que não se deva simplesmente considerar como infração gravíssima de trânsito a condução de transporte coletivo de passageiros executando a função de cobrador do bilhete de passagem, por meio de lei federal, sem ao menos considerar o contexto em que se insere tal situação.

O serviço de transporte coletivo urbano ou interurbano é realizado utilizando-se diversos tipos de veículos, com capacidades diferentes, cada um com funções e objetivos específicos, dentro de sistemas integrados ou não, cuja finalidade é ofertar um serviço adequado o qual não onere em demasia o custo da tarifa, face a condição econômica de seus usuários.

Para as pessoas que residem em bairros periféricos, distantes das linhas principais de transportes públicos, com poder aquisitivo baixo, o poder público tem autorizado veículos, tipo microônibus, que muitas vezes funcionam em linhas alimentadoras de terminais de integração, ou seja, ligam esses bairros até o terminal mais próximo, para que o passageiro possa ser transportado em veículos de maior capacidade e mais conforto. Neste caso, devido à condição econômica dos usuários e, a fim de evitar que o serviço tenha custo alto, o motorista realiza a função de cobrador.

Vale lembrar que o custo da mão-de-obra do transporte público representa 40% da tarifa. Assim, entendemos que a obrigatoriedade na utilização da figura do cobrador neste tipo de serviço poderia onerar o custo da tarifa paga pelo usuário, podendo se tornar um indutor à exclusão social, pois não tendo como pagar uma tarifa mais cara, o usuário tenderá a se deslocar a pé.

Ressaltamos que no Brasil, os serviços de transporte público nas cidades são custeados integralmente pelo usuário, não existindo subsídios como ocorrem em outros países. Assim, cabe ao poder público responsável trabalhar para que a tarifa não seja onerada em demasia, e não se afaste da exigência legal da “modicidade tarifária”, ou seja, o valor da tarifa deve ser próximo à capacidade financeira do usuário, constante no artigo 6º da Lei das Concessões nº 8987, de 1995.

Concomitante a isso, a década de 90 trouxe uma série de influências externas que forçaram as empresas a produzir cada vez mais, utilizando-se cada vez menos de mão-de-obra para serem competitivas no mercado globalizado. Um dos recursos mais utilizados pelas empresas para buscar otimizar ao máximo a capacidade de produção dos recursos humanos da organização é o da tecnologia e informatização, as quais tem contribuído de forma efetiva na melhoria do transporte público e proporcionando mais conforto para os usuários. Nessa informatização do setor, cabe destaque para bilhetagem eletrônica.

Hoje 90 % das cidades brasileiras com população acima de 100 mil habitantes, possuem o sistema de arrecadação eletrônica. Neste caso, o usuário realiza o pagamento da tarifa, mediante o simples comando, de passar o cartão eletrônico, no equipamento validador, para liberação da catraca.

Aceitabilidade desta tecnologia beneficiou a modernização do vale-transporte, o qual passa a ser disponibilizado em cartões com créditos eletrônicos de viagem com “chips” de segurança, ao invés do bilhete em papel, o que proporcionou maior transparência para as partes integrantes do processo de utilização, ou seja, empregador, empregado e poder público,

Para os usuários que não são beneficiados pelo vale-transporte, podem adquirir estes cartões eletrônicos, antecipadamente em diversos pontos de venda das empresas concessionárias ou do poder público responsável, o que certamente traz maior comodidade aos usuários, reduzindo o tempo de embarque dos passageiros nos veículos e concedendo maior segurança a bordo, pois reduzindo o número de pagamentos da tarifa em dinheiro, evita-se a ocorrência de possíveis assaltos.

Com essas mudanças as empresas de transporte coletivo vêm reduzindo, gradativamente, o número de cobradores em determinadas linhas, principalmente as de menor fluxo. Estes profissionais passaram a exercer outras funções dentro da empresa, até mesmo a função de motorista profissional, mediante treinamento prévio fornecido pelo empregador.

Nos casos, de usuários que preferam realizar o pagamento da viagem mediante moeda corrente, o pagamento é feito diretamente ao motorista no ato do embarque. Contudo, pesquisas demonstram que esta opção tem diminuído. Segundo a SPtrans, órgão gestor do transporte público na cidade de São Paulo, em

algumas linhas na cidade, quando o motorista exerce a função de cobrador, o percentual é baixo, chega a 5 % do volume total de viagens realizadas e tende a cair, face aos benefícios que estão sendo agregados aos cartões eletrônicos, estimulando os usuários adquirirem antecipadamente o citado cartão

Outro aspecto a ser observado com a máxima cautela é quanto à condução do transporte coletivo de passageiros. Já preza o Código de Trânsito Brasileiro, em seu artigo 28, que *o condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito*. Ora, qualquer condutor, ao assumir tal função, deve possuir habilitação específica, submetendo-se a treinamento e exames teóricos e práticos em instituições devidamente habilitadas e ter experiência/ habilitação de no mínimo dois anos , de acordo com o artigo 145 do mesmo Código.

Ainda, neste mesmo sentido, preceituam as normas técnicas da ABNT, mais especificadamente a NBR 15570, em seu item 23.4 Sistemas de Segurança. Nesse sentido, a norma aplicada na construção dos veículos e transporte coletivo de passageiros, no caso ônibus e similares, estabelece que os dispositivos de abertura e fechamento das portas não permitam a abertura das mesmas quando o veículo em circulação. O sistema de bloqueio das portas deve liberar o movimento para partida do veículo desde que as portas já tenham completado no mínimo metade do processo de fechamento.

Em outras palavras, o motorista do ônibus, no momento em que está parado no ponto de embarque e desembarque, com as portas abertas e permitindo o acesso dos passageiros, e atendendo ao usuário, seja recebendo o dinheiro equivalente a tarifa cobrada ou fornecendo o troco, não está com o ônibus em movimento, não está conduzindo-o, logo, não há como falar em infração de trânsito, muito menos, gravíssima. Tal possibilidade não é concebível na prática.

Na verdade para configurar a infração de trânsito de condutor seria necessário que motorista estivesse conduzindo o veículo em movimento, o que não é o caso. Seria o mesmo, analogicamente, de autuar um motorista que esteja com veículo parado, sem o cinto de segurança.

Sob o ponto de vista trabalhista, que envolve a questão, é importante registrar, apesar de não ser mérito desta comissão, a dupla função exercida pelo motorista não é algo imposto pela empresa de forma coercitiva, como exposto na justificção, e sim, objeto de negociaçção coletiva, onde são estabelecidas as condições para o exercício desta função, bem como uma remuneraçção maior do que a recebida por um motorista de um veículo que tenha um cobrador a bordo. O Tribunal Superior do Trabalho admite este entendimento no sentido de reconhecer a validade de cláusula de acordo coletivo que autorizou motorista de transporte público a acumular a atividade de cobrador mediante gratificaçção mensal. É perfeitamente válida a cláusula, porque não viola frontalmente qualquer norma legal de ordem pública.

Assim sendo, votamos pela a rejeiçção do Projeto de Lei nº 6648, de 2009 e do seu apenso, o Projeto de Lei nº 6852, de 2010.

Sala da Comissão, em 10 de agosto de 2.011

Deputado MAURO LOPES

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viaçção e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 6.648/09 e o Projeto de Lei nº 6.852/10, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Mauro Lopes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Edson Ezequiel - Presidente, Washington Reis, Lázaro Botelho e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Antonio Carlos Magalhães Neto, Devanir Ribeiro,

Diego Andrade, Edinho Araújo, Eduardo Sciarra, Geraldo Simões, Giroto, Jaime Martins, Jânio Natal, Jose Stédile, Leonardo Quintão, Lourival Mendes, Lúcio Vale, Mauro Lopes, Milton Monti, Vanderlei Macris, Wellington Fagundes, Zeca Dirceu, Francisco Escórcio, Gonzaga Patriota, Jerônimo Goergen, Vitor Penido e William Dib.

Sala da Comissão, em 31 de agosto de 2011

Deputado EDSON EZEQUIEL
Presidente

FIM DO DOCUMENTO