

# COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

## PROJETO DE LEI Nº 6.648, DE 2009 (apenso Projeto de Lei nº 6.852, de 2010)

*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.*

**Autor:** Deputado Neilton Mulim

**Relator:** Deputado Mauro Lopes

### 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 justificção, 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 negociação coletiva, onde são estabelecidas as condiçoes para o exercio desta função, bem como uma remuneração 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 gratificação mensal. É perfeitamente válida a cláusula, porque não viola frontalmente qualquer norma legal de ordem pública.

Assim sendo, votamos pela a rejeição do Projeto de Lei não 6648, de 2009 e do seu apenso, o Projeto de Lei não 6852, de 2010.

Sala da Comissão, em \_\_\_ de agosto de 2.011

**Deputado MAURO LOPES**

**Relator**