COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 2.163, DE 2003

Dispõe sobre proibição de atividade concomitante de motorista e cobrador de passagens em transportes coletivos rodoviários urbanos e interurbanos e dá outras providências.

Autor: Deputado VICENTINHO

Relator: Deputado FERNANDO GONÇALVES

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei acima ementado, de autoria do ilustre Deputado Vicentino, tem por objetivo proibir as empresas concessionárias de serviço de transporte coletivo rodoviário urbano ou interurbano, de incumbirem aos motoristas dos veículos a função simultânea de cobrador. Também prevê que as empresas infratoras dessas regras estarão sujeitas às sanções previstas na Consolidação das Leis Trabalhistas – CLT e na Lei das Concessões – Lei nº 8.987, de 1995.

Na justificativa, expõe o Autor que alguns setores empresariais buscam maximizar os lucros por meio da adoção de novas tecnologias e métodos de trabalho, sem nenhuma preocupação social. Acrescenta, ainda, que exigir que um único profissional cumpra, ao mesmo tempo, as funções de motorista e cobrador, além de gerar desemprego, é uma condição humanamente impossível de ser atendida.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Nos termos do art. 32, inciso XIV do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito de matéria referente a transportes urbano, interestadual, intermunicipal e internacional.

A iniciativa de se proibir o exercício concomitante das atividades de motorista e cobrador, por uma mesma pessoa, no âmbito dos sistemas de transporte coletivo rodoviário urbano e interurbano, revela uma elevada preocupação do Autor, tanto com a segurança do serviço de transporte, quanto com a preservação dos empregos dos cobradores, medida de importante alcance social.

Apesar de reconhecermos a nobre intenção da proposta, entendemos que essa questão envolve aspectos mais amplos, de natureza técnica, operacional e jurídica, não sendo adequada uma simples proibição, por meio de lei federal, do exercício simultâneo de tais atividades, pelas razões que passaremos a expor.

A manutenção dos empregos dos atuais cobradores é um tema de extrema relevância, devendo ser objeto de amplo debate de todos os setores sociais envolvidos. Entendemos, no entanto, que devem ser evitadas medidas simplistas, que reneguem totalmente as possibilidades de evolução tecnológica do setor, além de não considerarem as características peculiares dos diversos tipos de transporte, correndo-se o risco de os prejuízos serem maiores que os benefícios auferidos.

A prestação do serviço de transporte coletivo rodoviário urbano e interurbano é realizada utilizando-se diversos tipos de veículos, com variadas capacidades, cada um com funções e objetivos específicos, dentro de sistemas integrados ou não.

Entre os veículos encontrados nos sistemas de transporte regularizados brasileiros, destacamos as lotações e microônibus, que muitas vezes realizam o chamado “transporte de vizinhança”, ou funcionam em linhas alimentadoras de terminais de integração e que, devido à baixa quantidade de passageiros transportados, seriam inviáveis, ou, pelo menos, extremamente onerosos, caso contassem obrigatoriamente com cobradores.

Tendo em vista a eficiência do transporte urbano, vem sendo implantadas novas ferramentas de logística no Brasil, resultando em significativas melhorias às condições de transporte locais, como a venda centralizada de bilhetes em estações e terminais, ou a oferta de cartões inteligentes de bilhetagem eletrônica, onde a cobrança da tarifa transcorre fora do veículo, o que permite o acesso a mais de um itinerário com o mesmo bilhete, aumentando a mobilidade do usuário.

Já em transportes de maior capacidade, independente do modo de obtenção da passagem, seria justificada a presença de mais um funcionário no veículo, além do motorista, como, por exemplo, um comissário de transporte, orientando os usuários e auxiliando o motorista quando necessário.

Para que medidas dessa natureza pudessem ser tomadas, ou seja, regras diferentes de acordo com características de cada local e parte do sistema, o constituinte originário deu a competência para legislar sobre os transportes urbanos aos Municípios (art. 30, inciso V, da Constituição Federal), restando aos Estados a competência (residual) sobre o transporte interurbano e metropolitano.

Também por esta razão, notamos que a proposta fere o Pacto Federativo, no que se refere à divisão de competências em matéria legislativa, extrapolando os limites da União. Esse problema, porém, deverá ser abordado na Comissão competente.

Finalmente, cabe lembrar que o custo do transporte público recai sobre a população usuária dos serviços, geralmente de baixo poder aquisitivo e também assolada pela queda de renda e pelas altas taxas de desemprego vigentes nos últimos anos, não sendo justo impingir-lhe custos adicionais de tarifas, já muitas vezes proibitivas, decorrentes da contratação desnecessária de cobradores, havendo solução tecnológica mais econômica.

Por todo o exposto, em que pese a elevada intenção do nobre Autor da proposta, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela rejeição, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 2.163, de 2003.

Sala da Comissão, em de de 2003.

Deputado FERNANDO GONÇALVES
Relator

2003_7113_Fernando Gonçalves.doc.230