

## **Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público**

### **Projeto de Lei nº 2.163, de 2.003**

*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 Assis Melo**

**Pedido de Vistas: Deputado Luiz Fernando Faria**

### **VOTO EM SEPARADO**

A proposta legislativa em epígrafe pretende proibir que as empresas concessionárias de serviços de transporte público urbano e interurbano atribuam ao motorista profissional a função de cobrador das passagens a bordo dos veículos de transporte coletivo.

Na justificativa do nobre autor, observa-se a preocupação com a saúde dos motoristas profissionais quanto as externalidades enfrentadas no dia a dia, e, também, com o avanço tecnológico que poderá suprimir os postos de trabalho dos cobradores.

No parecer sobre a matéria, o ilustre relator opinou favoravelmente sobre o projeto de lei, fundamentando o seu posicionamento em decisões judiciais.

Independente do posicionamento dos nobres parlamentares, entendemos que a matéria deva ser melhor avaliada sob ponto de vista de uma lei que será aplicada em todo o país.

Dessa forma é importante lembrar que o transporte público prestado nas cidades é de competência e de responsabilidade do município, conforme reza o artigo 30, inciso V da Constituição Federal. Sob o mesmo raciocínio, o transporte público intermunicipal é de competência dos estados.

Considerando a competência constitucional do serviço de transporte público de cada ente federativo, pode-se observar que a forma de regular e prestar serviço à coletividade irá variar de cidade para cidade, e de estado para estado.

Sob este entendimento tem se observado que várias cidades tem adotado sistemas eletrônicos de venda e arrecadação tarifária no transporte público coletivo de passageiros, mediante créditos eletrônicos de viagem inseridos em cartões com “chips” de segurança.

A automação desses procedimentos mediante créditos eletrônicos tem contribuído eficazmente na redução do número de assaltos no interior dos veículos. Constata-se que 90% das cidades brasileiras acima de 100 mil habitantes já possuem o sistema automatizado que é utilizado por todos usuários, inclusive os trabalhadores que utilizam o vale-transporte.

Em relação ao vale-transporte, é importante frisar que os trabalhadores se beneficiam com as facilidades como a redução no tempo de embarque e maior segurança do vale-transporte, pois caso ocorra roubo ou perda, o cartão eletrônico do benefício é bloqueado.

Os usuários que não fazem jus ao vale-transporte, podem adquirir cartões eletrônicos com determinado número de viagens. Estes cartões são comercializados ao público em geral, mediante postos de vendas, das empresas concessionárias ou do poder público responsável pela gestão do transporte público.

Com adoção do sistema de arrecadação automática no interior dos ônibus em muitas cidades brasileiras, o cobrador de ônibus passou exercer outras funções dentro da empresa, até mesmo a função de motorista profissional, mediante treinamento prévio fornecido pelo empregador.

Na cidade de Goiânia, em 2000, com adoção do pagamento da tarifa mediante bilhetagem eletrônica, foi celebrado um termo de conduta, intermediado pelo Ministério do Trabalho, que garantiu a toda categoria de cobradores o seu total aproveitamento em outras funções, como forma de evitar o desemprego.

A adoção do sistema de bilhetagem eletrônica na maioria das cidades decorre de exigência do poder público local, visando dar maior transparência e controle no sistema de transporte coletivo. Isso impõe que as concessionárias ou permissionárias busquem se adequar as novas regras em consonância com os interesses dos trabalhadores das empresas concessionárias dos serviços de transporte público, mediante a celebração de acordos coletivos ou termos de conduta, que garantam aos cobradores em geral, a garantia do emprego em outra função.

Assim, em muitas cidades, como São Paulo, Rio de Janeiro, Florianópolis, Salvador, Curitiba, não existe mais a figura do cobrador no interior dos veículos, as viagens são pagas mediante cartão eletrônico.

Segundo a São Paulo Transportes (Sptrans), órgão gestor do transporte público na cidade de São Paulo, em algumas linhas na cidade, o motorista exerce a função de cobrador, quando o usuário não possui o cartão eletrônico para o pagamento da tarifa. Contudo, este 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.

Além disso, existem outros casos a serem considerados, como as cidades que possuem bairros na periferia, onde residem pessoas de baixo poder aquisitivo, distantes das linhas principais de transporte público ou de terminais de integração. Neste caso, o poder público local adota um sistema de transporte público mais simples, mediante veículos de menor capacidade, como microônibus, que visam transportar os usuários até a linha principal ou terminal.

Neste modelo, o poder público opta por um serviço onde o motorista realize a função de cobrador, face condição econômica dos usuários e com objetivo de evitar que o serviço tenha um custo alto.

Assim na análise da proposta legislativa em tela, existem fatos reais afetos ao tema que não podem ser omitidos ou ignorados, como o custo da mão de obra no serviço de transporte público que representa em média 46 % do valor da tarifa, bem como que no Brasil, os serviços de transporte público nas cidades são custeados integralmente pelo usuário, não existindo subsídios como ocorrem em outros países.

Dessa forma, entendemos que devemos buscar um texto que atenda os anseios do autor, reiterados pelo relator, bem como esteja de acordo com a realidade brasileira, adotada por muitos municípios na gestão do transporte público ofertado à coletividade em geral.

Assim propomos um substitutivo ao projeto de lei no qual permite que o motorista realize a função de cobrança de tarifa, desde que atenda as seguintes condições:

- a) o procedimento de cobrança somente será adotado em sistemas de transporte público coletivo de passageiros que disponham de sistema de bilhetagem eletrônica de venda e arrecadação de créditos tarifários, ou seja, o número de cobrança manual da tarifa pelo motorista será pequena e não colocará o mesmo em condição de risco;

- b) a citada atividade deve estar prevista e homologada em acordo ou convenção coletiva da categoria profissional;
- c) Os motoristas profissionais que realizarem esta atividade farão jus a um incentivo pecuniário previsto e homologado em acordo ou convenção coletiva.

Com relação ao adicional pecuniário a favor dos motoristas, entendemos que o mesmo deva ser objeto de negociação entre empregadores e empregados.

Além disso, propomos que o órgão gestor dos serviços de transporte público coletivo de passageiros preste todas as informações necessárias a fiscalização do Ministério do Trabalho e Emprego em relação ao desempenho das atividades realizadas pelo motorista profissional.

Com objetivo de dar a salvaguarda necessária e proteção aos cobradores dos serviços de transporte público, propomos que o Ministério do Trabalho e Emprego disponibilize, no prazo de 180 dias a contar da publicação da lei, de programa de requalificação profissional destinado especificamente à categoria dos atuais cobradores empregados nos serviços de transporte público coletivo urbano.

Para o financiamento desse programa deverão ser utilizados os recursos da bolsa de qualificação profissional previsto na legislação do Fundo de Amparo do Trabalhador.

Assim sendo, entendemos que o substitutivo atende plenamente as necessidades e a proteção devida aos motoristas e cobradores, bem como a realidade do transporte público coletivo de passageiros de muitas cidades.

Face o exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 2163, de 2003 de autoria do Deputado Vicentinho, mediante o substitutivo integral ao projeto de lei.

Sala das Sessões, 28 de Agosto de 2013

Deputado Luiz Fernando Faria

(PP-MG)

## **Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público.**

### **Substitutivo ao Projeto de Lei nº 2.163, de 2.003**

Dispõe sobre os procedimentos de cobrança de tarifa nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros pelo motorista profissional e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta

Art. 1º - A cobrança de tarifas nos serviços públicos de transporte coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros pelos motoristas profissionais a bordo dos veículos dar-se-á na seguinte forma:

I – o procedimento de cobrança somente será adotado em sistemas de transporte público coletivo de passageiros que disponham de sistema de bilhetagem eletrônica de venda e arrecadação de créditos tarifários;

II - a atividade prevista no “caput” deve estar prevista e homologada em acordo ou convenção coletiva da categoria profissional;

III – os profissionais expressos no “caput” farão jus a um incentivo pecuniário previsto e homologado em acordo ou convenção coletiva face atividade desempenhada.

Art. 2º - Os serviços de transporte público coletivo de passageiros de caráter urbano são os definidos no artigo 4º, incisos XI a XIII da Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012.

Art. 3º - O poder público responsável pelo serviço de transporte público coletivo de passageiros prestará as informações necessárias a fiscalização do Ministério do Trabalho e Emprego quanto a atividade expressa no artigo 1º.

Art. 4º - O Ministério do Trabalho e Emprego disponibilizará, no prazo de 180 dias, programa de requalificação profissional destinado especificamente à categoria dos atuais cobradores empregados nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros.

§ 1º - Os recursos para implantação do curso expresso no “caput” serão oriundos da bolsa de qualificação profissional nos termos do artigo 2ºA da Lei nº 7.998 de 11 de janeiro de 1.990.

§ 2º - O Ministério do Trabalho e Emprego poderá firmar convênio com o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SENAT para formatação e disponibilização do curso em todo território nacional.

Art. 5º - O artigo 9º da Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012 passa a vigorar acrescido do § 12 com a seguinte redação:

“Art. 9º - .....

§ 12 – O poder público incentivará o usuário na utilização de créditos eletrônicos tarifários nos serviços de transporte público coletivo como forma de modernizar o Sistema de Mobilidade Urbana e melhorar as condições de segurança e de trabalho dos empregados do operador do serviço público.

Art. 6º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, 28 de Agosto de 2.013

Deputado Luiz Fernando Faria

(PP-MG)