

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Projeto de Lei nº 2.163, de 2003

Dispõe sobre a 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 Chico da Princesa

I – RELATÓRIO

O presente projeto de lei tem como objetivo proibir as empresas concessionárias de serviço de transporte coletivo rodoviário urbano e interurbano, de incumbirem aos motoristas dos veículos a função simultânea de cobrador.

O presente projeto ainda prevê que o não cumprimento por parte das empresas concessionárias acarretará às mesmas as sanções previstas na Consolidação das Leis Trabalhistas – CLT e na Lei das Concessões – Lei nº 8.987/1995.

Dentro do prazo regimental não foram apresentadas emendas.

II – VOTO

Reconhecemos a legitimidade da preocupação do ilustre autor da proposta legislativa, porém acreditamos que o mérito deveria ser melhor analisado face as peculiaridades que envolve os serviços públicos de transporte coletivo, seja urbanos ou intermunicipais, principalmente em consonância com o poder



B745C20F48

aquisitivo daqueles que os utilizam na sua locomoção diária, os quais na sua grande maioria são pessoas de baixo poder aquisitivo.

Assim, entendemos que não se deva simplesmente proibir, por meio de lei federal, do exercício simultâneo de tais atividades.

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

Neste sentido, o Poder Público tem autorizado veículos, tipo microônibus, que muitas vezes funcionam em linhas alimentadoras de terminais de integração, ou seja, ligam bairros situados nas periferias das cidades até o terminal mais próximo, para que o passageiro possa ser transportado em veículos de maior capacidade e com mais conforto.

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.

Por outro lado, buscando-se a eficiência do serviço de transporte público urbano em consonância com as condições financeiras dos usuários, em várias cidades brasileiras vem sendo implementadas ferramentas de logística resultando em significativas melhorias às condições do transporte local, como a venda centralizada de bilhetes nas estações, terminais e em postos de vendas espalhados pela cidade, onde o usuário adquire o bilhete eletrônico. Neste caso, a cobrança da tarifa ocorre fora do veículo, dando ao usuário o direito de realizar mais de uma viagem com o mesmo bilhete e, com isso, aumentando a sua mobilidade.

Além disso, não podemos ignorar que esta dupla função exercida pelo trabalhador não é algo imposto ao mesmo de forma coercitiva, mas sim objeto de negociação coletiva, onde são estabelecidas as condições para o exercício desta função, bem como uma remuneração maior do que a recebida por um motorista de um veículo que tenha um cobrador a bordo. Atualmente, em consonância, com o artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal que privilegia os acordos e convenções coletivas realizados entre os sindicatos dos trabalhadores e dos empregadores, o Poder Judiciário tem reconhecido como válidas tais cláusulas.

Senão vejamos recente decisão do Tribunal Superior do Trabalho sobre a questão onde, até mesmo o Poder Judiciário, reconhece esta autonomia sindical como a função social destas cláusulas:



Ementa: AÇÃO ANULATÓRIA. CLÁUSULA DE ACORDO COLETIVO DE TRABALHO. DUPLA FUNÇÃO. MOTORISTA E COBRADOR. 1. – Cláusula de acordo coletivo de trabalho que aquinhua motorista de transporte público com módica gratificação pela venda de passagens a bordo, bem assim afasta a caracterização de dupla função em virtude da acumulação das atividades de motorista e cobrador. 2. – É perfeitamente válida cláusula desse jaez porque não viola frontalmente qualquer norma legal de ordem pública. Ademais, ao ensejar a gradativa extinção da atividade de cobrador a bordo, mediante compra antecipada de bilhetes de passagem, semelhante norma coletiva concorre para a redução da respectiva tarifa, o que interessa sobretudo à sociedade. De resto, é diretriz que permite modernizar o transporte público, a exemplo do que já sucede em numerosas e importantes cidades de prósperos países da economia ocidental. 3. – Recurso ordinário interposto pelo Ministério Público a que nega provimento. (ROAA 1245/2002-000-12-00 DJ 12/05/2005)

Assim se considerarmos que o custo do transporte público recai sobre a população usuária dos serviços, geralmente de baixo poder aquisitivo e também já assolada pela queda de renda e pelas altas taxas de desemprego vigentes nos últimos anos, e que pesquisas realizadas pelo próprio Governo Federal demonstram que 37 milhões de pessoas não utilizam o transporte público nas suas cidades pois não dispõem de recursos para pagar a tarifa, não seria justo cobrar-lhes custos adicionais na tarifa, que resultariam no aumento da exclusão social nos serviços de transporte público, uma vez que existem soluções administrativas e tecnológicas que podem garantir uma tarifa mais barata para os usuários.

Por todo exposto, em que pese a nobre intenção do Autor da proposta, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela rejeição, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 2163, de 2003.

Sala de Comissões, de de 2007

Chico da Princesa
Deputado Federal



B745C20F48