



C0049464A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.163-C, DE 2003
(Do Sr. Vicentinho)

Dispõe sobre proibição de atividade concomitante de motorista e cobrador de passagens em transportes coletivos rodoviários urbanos e interurbanos e dá outras providências; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. CHICO DA PRINCESA); da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. ASSIS MELO); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, com substitutivo; e do substitutivo da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, com subemenda substitutiva; e pela antirregimentalidade da emenda apresentada na Comissão (relator: DEP. DÉCIO LIMA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;

E CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à apreciação do Plenário - Art. 24,II, "g"

SUMÁRIO

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

III – Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público:

- parecer do relator
- complementação de voto
- substitutivo oferecido pelo relator
- parecer da Comissão
- substitutivo adotado pela Comissão
- voto em separado

IV – Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- emenda apresentada
- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- subemenda oferecida pelo relator
- parecer da Comissão
- substitutivo adotado pela Comissão
- subemenda adotada pela Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - É proibido às empresas públicas e/ou privadas, concessionárias de atividades de serviços de transporte coletivo rodoviário, urbano ou interurbano, incumbir aos motoristas dos referidos veículos a atribuição, simultânea, de motorista e cobrador de passagens dos referidos transportes coletivos.

Art. 2º - O descumprimento da presente lei sujeita a empresa infratora a sanções prescritas na Consolidação das Leis Trabalhistas –CLT e na Lei de Concessões.

Art. 3º - Revogam-se as disposições em contrário.

Art. 4º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A cada dia observamos que setores empresariais sem visão cidadã buscam todos os meios para a introdução de novas tecnologias e métodos de trabalho, visando o lucro sem preocupação social alguma.

Por outro lado constatamos que outros setores sociais - estes, felizmente, são maioria - pensam exatamente o contrário. Preferem introduzir condições dignas de trabalho e, com isso auferirem produtividade e qualidade. É neste contexto que apresentamos este Projeto de Lei.

Os condutores de veículos, segundo estatísticas, são os que mais sofrem em sua missão, sendo detentores dos maiores índices de doenças do coração, estresse, penosidade e periculosidade. Tudo isso provocados pela tensão permanente de um motorista que, ao mesmo tempo, deve estar atento à intensidade do trânsito e dar atenção aos passageiros. Sem falar dos abusos de determinados passageiros e da violência urbana.

Obrigiar aquele profissional a cumprir duas funções ao mesmo tempo, isto é, dirigir e cobrar, significa exigir do mesmo uma condição humanamente incompatível. Ademais, a manutenção do cobrador, além de companhia ao parceiro motorista, assegura e gera mais empregos ao mesmo tempo.

Este Projeto representa o anseio dos profissionais condutores de veículos, cobradores e dos empresários que praticam a boa relação entre capital e trabalho.

Portanto, solicito dos nobres colegas parlamentares o apoio a mais este gesto rumo à cidadania.

02/10/2013

DEPUTADO VICENTINHO

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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 DO RELATOR

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 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, 03 de maio de 2007

Chico da Princesa
Deputado Federal

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.163/03, nos termos do parecer do relator, Deputado Chico da Princesa.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eliseu Padilha - Presidente, Hugo Leal - Vice-Presidente, Affonso Camargo, Alexandre Silveira, Aline Corrêa, Beto Albuquerque, Carlos Brandão, Carlos Santana, Chico da Princesa, Ciro Pedrosa, Décio Lima, Devanir Ribeiro, Giovanni Queiroz, Gonzaga Patriota, Jaime Martins, José Santana de Vasconcellos, Lael Varella, Moises Avelino, Ricardo Barros, Urzeni Rocha, Cristiano Matheus, Edinho Bez, José Airton Cirilo, Jurandy Loureiro, Marinha Raupp, Milton Monti, Osvaldo Reis, Pedro Fernandes e Roberto Britto.

Sala da Comissão, em 16 de maio de 2007.

Deputado ELISEU PADILHA
Presidente

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

I – RELATÓRIO

Com o presente Projeto de Lei, o Ilustre Signatário pretende proibir as empresas públicas e privadas, concessionárias de serviço de transporte coletivo, de atribuir ao motorista a função simultânea de cobrador de passageiros. Ainda, a proposição remete a empresa infratora às sanções prescritas na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e na Lei de Concessões.

Segundo o Nobre Autor, “Obrigar aquele profissional a cumprir duas funções ao mesmo tempo, isto é, dirigir e cobrar, significa exigir do mesmo uma condição humanamente incompatível. Ademais, a manutenção do cobrador (...) assegura e gera mais empregos (...)”.

A Comissão de Viação e Transportes rejeitou o Projeto, unanimemente, nos termos do parecer do Relator (fls. 12).

Nesta Comissão, já na legislatura passada o prazo regimental restou vencido sem a apresentação de Emendas, conforme certificado no termo de 12 de junho de 2007.

Nesta sessão legislativa, foi determinada a abertura do prazo para a apresentação de Emendas, com base no art. 119, *caput*, I, c/c o art. 166, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, porém novamente decorreu *in albis* o período de cinco sessões, conforme termo de 06.05.2011, firmado pelo Secretário desta Comissão.

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva das Comissões, com regime de tramitação ordinário.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A possibilidade de as funções de motorista e de cobrador serem acumuladas por um único trabalhador é uma discussão antiga no âmbito do segmento dos transportes. Todavia esse debate é de interesse público, sem dúvida, sendo prestimosa a iniciativa do Ilustre Deputado signatário da presente proposta.

Em que pese a jurisprudência citada pela Comissão de Viação e Transporte (CVT), a controvérsia sobre a legitimidade, ou não, do acúmulo dessas funções ainda não está pacificada em nossas Cortes de Justiça, nem mesmo pelo próprio Tribunal Superior do Trabalho (TST). A Seção de Dissídios Individuais (SDI) do TST, por exemplo, já emitiu juízo no sentido de que

*“(...) a função de motorista não se confunde, de forma alguma, com a de cobrador. (...) tratando-se de encargo específico como o é o exercício da direção de ônibus, não se pode aumentar o espectro da função para que também a esta se acresça a obrigação de cobrar a passagem, **sob pena de se incentivar o abuso patronal em atividade de interesse público e profundamente desgastante para a pessoa humana, como é a hipótese.**” (SDI-ERR-2.334, Ac. 1386/89).*

Também pode ser citado o Tribunal Regional do Trabalho (TRT) da 12ª Região que condenou empresas de transporte daquela jurisdição (Santa Catarina) a absterem-se de utilizar empregados na dupla função “motorista-cobrador”. No caso, a decisão foi proferida em Ação Civil Pública – ACP (Ac. nº. 3612/03) interposta pela Procuradoria Regional do Trabalho (PRT), que ali sustentou ofensa a direitos dos empregados e aos interesses da própria sociedade. Afinal, a pertinente investigação administrativa apontou para significativa eliminação de postos de trabalho, ao constatar a despedida de metade do quadro de cobradores com concomitante transferência, aos motoristas, das atividades concernentes à cobrança de passagens.

Entendemos, pois, que o interesse público estará mais bem guardado com a orientação desses julgados.

Por outro lado, a mídia de diversos Estados da Federação tem denunciado que essa duplicidade de função vem resultando em fator de desatenção do motorista na primordial função de conduzir o veículo, chegando mesmo a apontar o fato como causa de diversos acidentes (inclusive fatais) no trânsito. O atraso no cumprimento do percurso e a maior dificuldade no atendimento de pessoas com deficiência, ou de idosos, gestantes e crianças também são apontados entre os inconvenientes causados aos usuários e à população em geral.

Portanto, nossa posição é nesse sentido, em defesa do direito ao serviço público eficiente e seguro, da preservação dos postos de trabalho e da saúde dos trabalhadores, tudo sempre em prol de um capitalismo que gera, sim, riquezas, mas compatíveis com justiça social, dignidade e respeito ao trabalhador, como exigidos pelos ideais democráticos.

Convém registrar que se verificam, no texto proposto, algumas impropriedades de técnica legislativa, as quais somente poderão ser sanadas em momento posterior da tramitação, uma vez não se tratar de atribuição inserida na competência desta CTASP.

Em vista do exposto, somos pela **aprovação** do PL n.º 2.163-A, de 2003.

Sala da Comissão, em 26 de maio de 2011.

Deputado ASSIS MELO

Relator

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

Com o presente Projeto de Lei, o Ilustre Signatário pretende proibir as empresas públicas e privadas, concessionárias de serviço de transporte coletivo, de atribuir ao motorista a função simultânea de cobrador de passagens. Ainda, a proposição remete a empresa infratora às sanções prescritas na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e na Lei de Concessões.

Segundo o Nobre Autor, “Obrigiar aquele profissional a cumprir duas funções ao mesmo tempo, isto é, dirigir e cobrar, significa exigir do mesmo uma condição humanamente incompatível. Ademais, a manutenção do cobrador (...) assegura e gera mais empregos (...)”.

A Comissão de Viação e Transportes rejeitou o Projeto, unanimemente, nos termos do parecer do Relator (fls. 12).

Nesta Comissão, já na legislatura passada o prazo regimental restou vencido sem a apresentação de Emendas, conforme certificado no termo de 12 de junho de 2007.

Nesta sessão legislativa, foi determinada a abertura do prazo para a apresentação de Emendas, com base no art. 119, *caput*, I, c/c o art. 166, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, porém novamente decorreu *in albis* o período de cinco sessões, conforme termo de 06.05.2011, firmado pelo Secretário desta Comissão.

Em ampla discussão, foi celebrado acordo entre os parlamentares membros desta Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, com o objetivo de aprovação desta iniciativa de tamanha importância não apenas para a categoria dos rodoviários, mas para toda a sociedade.

Agora, apresento minha complementação de voto com o respectivo substitutivo, formalizando o entendimento da Comissão.

Superada a discussão acerca do acúmulo das funções de motorista e cobrador por um único trabalhador no transporte rodoviário, prática com relação à qual os nobres pares manifestaram discordância, restou acordado que o interesse público e a segurança jurídica estarão melhor resguardadas com uma determinação mais precisa acerca das modalidades de transporte rodoviário nas quais o acúmulo de funções deve ser vedado.

Assim, restou acordado que a proibição deveria se estender aos transportes coletivos rodoviários exclusivamente urbanos e àqueles prestados nas regiões metropolitanas, razão pela qual apresentamos o Substitutivo em anexo.

Em vista do exposto, somos pela **aprovação** do PL n.º 2.163-A, de 2003, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 28 de agosto de 2013.

Deputado ASSIS MELO

Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.163-A, 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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - É proibido às empresas públicas e/ou privadas, concessionárias de atividades de serviços de transporte coletivo rodoviário exclusivamente urbano e nas regiões metropolitanas, incumbir aos motoristas dos referidos veículos a atribuição, simultânea, de motorista e cobrador de passagens dos referidos transportes coletivos.

Art. 2º - O descumprimento da presente lei sujeita a empresa infratora a sanções prescritas na Consolidação das Leis Trabalhistas –CLT e na Lei de Concessões.

Art. 3º - Revogam-se as disposições em contrário.

Art. 4º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 28 de agosto de 2013.

Deputado ASSIS MELO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou, com substitutivo, o Projeto de Lei nº 2.163/2003, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Assis Melo, que apresentou complementação de voto. O Deputado Luiz Fernando Faria apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Roberto Santiago - Presidente, Armando Vergílio e Andreia Zito - Vice-Presidentes, Assis Melo, Augusto Coutinho, Daniel Almeida, Erivelton Santana, Eudes Xavier, Gorete Pereira, Isaias Silvestre, Jorge Corte Real, Luciano Castro, Marcio Junqueira, Paulo Pereira da Silva, Policarpo, Ronaldo Nogueira, Sandro Mabel, Silvio Costa,

Vicentinho, Walter Ihoshi, Alex Canziani, Chico Lopes, Dr. Grilo, Fátima Pelaes, Roberto Balestra e Walney Rocha.

Sala da Comissão, em 28 de agosto de 2013.

Deputado ROBERTO SANTIAGO
Presidente

**SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA CTASP AO PROJETO
DE LEI Nº 2.163-A, 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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - É proibido às empresas públicas e/ou privadas, concessionárias de atividades de serviços de transporte coletivo rodoviário exclusivamente urbano e nas regiões metropolitanas, incumbir aos motoristas dos referidos veículos a atribuição, simultânea, de motorista e cobrador de passagens dos referidos transportes coletivos.

Art. 2º - O descumprimento da presente lei sujeita a empresa infratora a sanções prescritas na Consolidação das Leis Trabalhistas –CLT e na Lei de Concessões.

Art. 3º - Revogam-se as disposições em contrário.

Art. 4º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 28 de agosto de 2013.

Deputado ROBERTO SANTIAGO
Presidente

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 CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

EMENDA SUBSTITUTIVA Nº 1, DE 2013 AO PROJETO DE LEI 2.163-A, DE 2003

O Projeto de Lei nº 2.163, de 2003, passa a vigorar com os seguintes termos:

“Art. 1º. É permitido às empresas públicas e/ou privadas, concessionárias e/ou permissionárias de atividades de serviço de

transporte público coletivo rodoviário, urbano e interurbano, incumbir aos motoristas a atribuição de cobrança de passagens dos usuários do sistema de transporte público coletivo.

Art. 2º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.” (NR).

JUSTIFICAÇÃO

Primeiramente cumpre ressaltar que o sistema de transporte de passageiros sofreu grande evolução tecnológica desde a apresentação do presente Projeto de Lei, a qual justifica a aprovação do presente Substitutivo, a fim de evitar que as legítimas funções desempenhadas pelo motorista possam, de qualquer forma, implicar em eventual insegurança jurídica.

Com efeito, atualmente, a implementação do sistema de bilhete eletrônico reduz consideravelmente o recebimento da tarifa em dinheiro no ônibus, havendo localidades em que esta forma de pagamento da tarifa já não ocorre há muito tempo.

No sistema eletrônico, o passageiro adquire a tarifa antes de embarcar no ônibus e tem o seu acesso ao mesmo liberado de forma automatizada, com a aproximação do bilhete eletrônico em um aparelho instalado ao lado da catraca do ônibus, conhecido como “validador”.

O bilhete eletrônico também é utilizado pelos passageiros que gozam de gratuidade no sistema de transporte público coletivo, bem como por aqueles que fazem uso de passe escolar e vale transporte.

Com o sistema de bilhetagem eletrônica, em muitas cidades a figura do cobrador há muito tempo não existe.

Além de proporcionar maior conforto ao passageiro através do seu acesso a bordo do ônibus de forma muito mais rápida, há também que se considerar que o uso de bilhete eletrônico evita os frequentes roubos ao caixa dos cobradores, amplamente verificado quando da cobrança da tarifa em dinheiro a bordo do ônibus.

Ademais, a utilização do bilhete eletrônico vem sendo crescentemente estimulada, inclusive para viabilizar a integração dos passageiros entre linhas de ônibus, bem como entre essas e o sistema de transporte público de passageiros ferroviário e/ou metropolitano, o que muitas vezes ocorre como o pagamento de tarifa única.

O sistema de bilhetagem eletrônica também proporciona ao poder concedente meio eficaz de fiscalização dos serviços, mediante acesso ao número exato dos passageiros transportados diariamente por ônibus e em cada linha, permitindo não apenas

melhoria na gestão do sistema de transporte público coletivo, como também a verificação correta da receita auferida e pagamento dos respectivos tributos.

Ainda que haja o pagamento em dinheiro, por opção própria dos passageiros, o mesmo ocorre de forma decrescente considerando o aumento do uso de bilhete eletrônico, não havendo qualquer prejuízo ao motorista a tarefa de cobrança desses valores, a qual ocorre com o ônibus parado nos pontos de embarque e sem efeito negativo ao trânsito, em total compatibilidade com suas funções profissionais.

A realização de eventual cobrança da tarifa em dinheiro pelo motorista é autorizada pelo direito do trabalho, visto que a Consolidação das Leis do Trabalho, prevê, no parágrafo único do artigo 456, que *“À falta de prova ou inexistindo cláusula expressa a tal respeito, entender-se-á que o empregado se obrigou a todo e qualquer serviço compatível com a sua condição pessoal”*.

Aliás, o Colendo Tribunal Superior do Trabalho, já se manifestou diversas vezes pela legalidade da cobrança de tarifa pelos motoristas de ônibus, a exemplo da decisão abaixo proferida no mês de maio de 2012, a saber:

“A C Ó R D Ã O - 7ª Turma- PPM/aps RECURSO DE REVISTA. ACÚMULO DE FUNÇÕES. VALIDADE DA NORMA COLETIVA. MOTORISTA E COBRADOR. O indeferimento da pretensão inicial decorreu do fato de o TRT interpretar o contrato de trabalho firmado entre as partes, no qual o autor fora admitido para, na execução da função de motorista, realizar a venda de passagens. A jurisprudência desta Corte vem se posicionando no sentido de que o exercício de atividades diversas, compatíveis com a condição pessoal do trabalhador, não enseja o pagamento de "plus" salarial por acúmulo de funções, restando remuneradas pelo salário todas as tarefas desempenhadas dentro da jornada de trabalho (...)” - Recurso de Revista nº TST-RR-223700-61.2006.5.15.0133, em que é Recorrente CLÁUDIO JOSÉ DE ARAUJO e Recorrida EXPRESSO ITAMARATI S.A.

Além de incentivar a evolução tecnológica, paradigma de países desenvolvidos e de estar em consonância com o atual sistema de transporte público coletivo, o presente Substitutivo converge com a atual política do Governo Federal que é, justamente, reduzir os custos do transporte coletivo de passageiros, a exemplo da desoneração de encargos da folha de pagamento dos empregados e exclusão do PIS e CONFINS da receita desse setor.

Importante ressaltar que grande parte das linhas que transitam em periferias, também conhecidas como “linhas alimentadoras”, sequer tem arrecadação suficiente para arcar com a despesa do itinerário nos horários de entre pico, sendo que a presença do cobrador, além de desnecessária, torna o atendimento inviável, sobretudo quando realizado por micro-ônibus.

Imperioso destacar a necessidade de aprovação do presente Substitutivo, pois, a proposição anterior deste Projeto de Lei significaria aumento no custo da operação das empresas de transporte de passageiros, o qual, necessariamente, deverá ser repassado ao valor da tarifa para que seja atendido o equilíbrio econômico financeiro dos contratos de concessão, na forma prevista na lei 8.666/93.

A automatização de qualquer operação não deve implicar em medidas retrógradas que visam somente à reserva de mercado de determinada categoria.

Contrariamente, há que se verificar o benefício causado à operação como um todo, o que, na hipótese da automatização da cobrança da tarifa no transporte público, esse benefício se estende a toda sociedade, na medida em que há redução do preço, atendendo ao princípio da modicidade tarifária, devendo, portanto, ser incentivada.

Ressalta-se, ainda, que o sistema de bilhetagem eletrônica traz inúmeros outros benefícios, a saber:

a) evita a ocorrência de fraude, conforme verificado inúmeras vezes através de falsificação de bilhetes em papel;

b) restringe o uso do bilhete de tarifa ao sistema de transporte público, impedindo o seu uso em transporte clandestino/irregular que atua de forma contrária à lei e sem respeitar as normas de segurança, como frequentemente ocorre com os bilhetes em papel; e

c) permite a fiscalização pelo Poder Concedente da real quantidade de usuários do sistema de transporte, viabilizando o seu planejamento.

Em caso de não aprovação do presente Substitutivo, a matéria nele tratada deve ser restrita aos legítimos atores sociais, a exemplo do poder concedente do sistema de transporte público coletivo e dos sindicatos das categorias profissionais, que, de fato, estão próximos à necessidade de cada localidade e regulamentam o tema através de editais de licitação e/ou acordos coletivos de trabalho, respectivamente.

Vale questionar: sentir-se-ia útil um cobrador ao trabalhar em ônibus onde 80%, 90% ou 100% dos usuários utilizam bilhete eletrônico?

Oportuno destacar que muitas empresas de transporte público coletivo, quando da instalação do sistema de bilhetagem eletrônica, viabilizam a promoção de seus cobradores para a função de motorista, fiscal, inspetor de tráfego, mecânico, dentre outras.

Sejam pelas razões supra mencionadas, bem como por aquelas destacadas pela Comissão de Viação e Transportes, especializada nesse seguimento, ou mesmo para que se possa continuar na incessante busca da redução do custo-Brasil, deverá ser aprovado o presente Substitutivo.

Sala das Sessões, em 9 de junho de 2014.

LAÉRCIO OLIVEIRA
Deputado Federal – PR/SE

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe dispõe, em seu art. 1º, ser proibido às empresas públicas e/ou privadas, concessionárias de atividades de serviços de transporte coletivo rodoviário, urbano ou interurbano, incumbir aos motoristas dos referidos veículos a atribuição simultânea de motorista e cobrador de passagens dos referidos transportes coletivos.

Em seu art. 2º, o Projeto de Lei nº 2.163, de 2003, determina que o descumprimento da sua imposição sujeitará a empresa infratora a sanções prescritas na Consolidação das Leis Trabalhistas – CLT – e na Lei de Concessões.

Na justificação da proposição, o autor, o ilustre Deputado Vicentinho assim se pronuncia:

“A cada dia observamos que setores empresariais sem visão cidadã buscam todos os meios para a introdução de novas tecnologias se métodos de trabalho, visando o lucro, sem preocupação social alguma.”

“Por outro lado constatamos que outros setores sociais -- estes, felizmente, são maioria – pensam exatamente o contrário. Preferem introduzir condições dignas de trabalho, e, com isso, auferirem produtividade e qualidade.”

Adiante, prossegue o Deputado Vicentinho:

“Os condutores de veículos, segundo estatísticas, são os que mais sofrem em sua missão, sendo detentores dos maiores índices de doenças do coração, estresse, penosidade e periculosidade. Tudo isso provocado pela tensão permanente de um motorista que, ao mesmo tempo, deve estar atento à intensidade do trânsito e dar atenção aos passageiros. Sem falar dos abusos de determinados passageiros e da violência urbana.”

“Obrigado aquele profissional a cumprir duas funções ao mesmo tempo, isto é, dirigir e cobrar, significa exigir do mesmo uma condição humanamente incompatível. Ademais, a manutenção do cobrador, além de companhia ao parceiro

motorista, assegura e gera mais empregos ao mesmo tempo.”

A Comissão de Viação e Transportes, tendo analisado a matéria, concluiu por sua rejeição.

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço, por sua vez, manifestou-se pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.163, de 2003, na forma de substitutivo.

Esse substitutivo modifica o art. 1º do projeto que passa à seguinte redação:

“Art. 1º É proibido às empresas públicas e/ou privadas, concessionárias de atividades de serviços de transportes coletivo rodoviário exclusivamente urbano e nas regiões metropolitanas, incumbir aos motoristas dos referidos veículos a atribuição, simultânea, de motorista e cobrador de passagens dos referidos transportes coletivos.”

Vem, em seguida, a matéria a este Colegiado onde se lança o presente parecer.

Nesse Colegiado, a matéria recebeu emenda substitutiva, de autoria do Deputado Laércio Oliveira, a qual tem sentido absolutamente contrário à matéria aprovada na Comissão de Trabalho, de Administração e de Serviço Público.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Conforme determina o Regimento Interno da Câmara dos Deputados (art. 32, IV, a), cabe a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se pronunciar acerca da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da matéria.

Cabe à União legislar, privativamente, sobre direito do trabalho, consoante o que dispõe o art. 22, I, da Constituição da República. Conforme, o inciso XI do mesmo artigo, legislar também sobre trânsito e transporte.

Não há óbice à iniciativa de Parlamentar na matéria, conforme se depreende da leitura do art. 61 da Constituição da República, em seu § 1º. Tanto

o projeto quanto o substitutivo da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público são constitucionais.

No que concerne à juridicidade, observa-se que a proposição principal, em nenhum momento, contraria os princípios gerais do direito que informam o direito pátrio. É, desse modo, jurídica. Também esse é o caso do substitutivo da CTASP.

No que concerne à técnica legislativa e à redação, é mister retirar a referência genérica à CLT e à Lei das Concessões para adequar o projeto e o substitutivo completamente ao disposto na Lei Complementar nº 95, de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 2001. No caso da Lei das Concessões, esta relatoria pôde localizar o dispositivo de sanção aplicável ao caso. No caso da CLT, não.

Cabem, todavia, alterações em forma de substitutivo para adequar as proposições em exame à boa técnica legislativa.

Com relação à Emenda Substitutiva apresentada nesta Comissão, considero-a antirregimental, uma vez que adentra ao mérito da matéria, em dissonância com o despacho inicial da Mesa Diretora apostado ao Projeto.

Haja vista o que acabo de expor, voto pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 2.163, de 2003, e do Substitutivo da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, na forma, respectivamente, de Substitutivo e de Subemenda Substitutiva anexos. Voto também pela antirregimentalidade da Emenda Substitutiva apresentada nesta Comissão.

Sala da Comissão, em de de 2013.

Deputado DÉCIO LIMA
Relator

SUBSTITUTIVO AO 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

O Congresso nacional decreta:

Art. 1º É proibido às empresas públicas ou privadas, concessionárias de serviços de transporte coletivo rodoviário, urbano e interurbano, incumbir aos motoristas dos referidos veículos a atribuição simultânea de motorista e cobrador de passagens.

Art. 2º O descumprimento desta Lei sujeita a empresa infratora a sanções na forma da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, em seu art. 29, II.

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

Sala da Comissão, em de de 2013.

Deputado DÉCIO LIMA
Relator

**SUBEMENDA SUBSTITUTIVA AO SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2
163, DE 2003, DA COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E DE
SERVIÇO PÚBLICO**

Dispõe sobre a proibição de atividade concomitante de motorista e cobrador de passagens em transportes coletivos rodoviários exclusivamente urbanos e nas regiões metropolitanas e dá outras providências

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É proibido às empresas públicas ou privadas, concessionárias de serviços de transporte coletivo rodoviário exclusivamente urbano e nas regiões metropolitanas, incumbir aos motoristas dos referidos veículos a atribuição simultânea de motorista e cobrador de passagens.

Art. 2º O descumprimento desta Lei sujeita a empresa infratora a sanções na forma da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, em seu art. 29, II.

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

Sala da Comissão, em de de 2013.

Deputado DÉCIO LIMA

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 2.163/2003, na forma do Substitutivo apresentado, e do Substitutivo da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, na forma da Subemenda Substitutiva apresentada; e pela antirregimentalidade da Emenda 1/2013, apresentada nesta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Décio Lima, contra o voto do Deputado Vicente Arruda.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Luiz Couto e Fábio Trad - Vice-Presidentes, Alessandro Molon, Anthony Garotinho, Antonio Bulhões, Arthur Oliveira Maia, Cesar Colnago, Chico Alencar, Danilo Forte, Décio Lima, Dr. Grilo, Edson Silva, Eduardo Sciarra, Esperidião Amin, Evandro Milhomen, Félix Mendonça Júnior, João Campos, José Guimarães, Júlio Delgado, Lincoln Portela, Luiz de Deus, Luiz Pitiman, Maria do Rosário, Mauro Benevides, Onofre Santo Agostini, Osmar Serraglio, Paes Landim, Pastor Marco Feliciano, Paulo Freire, Paulo Magalhães, Paulo Maluf, Roberto Freire, Ronaldo Fonseca, Sandra Rosado, Sergio Zveiter, Vicente Arruda, William Dib, Alberto Filho, Alexandre Leite, Assis Melo, Benjamin Maranhão, Bonifácio de Andrada, Dilceu Sperafico, Fátima Bezerra, Felipe Bornier, Geraldo Simões, Gonzaga Patriota, Gorete Pereira, João Magalhães, José Nunes, Keiko Ota, Lázaro Botelho, Manuel Rosa Neca, Márcio Macêdo, Nelson Pellegrino, Nilda Gondim, Onyx Lorenzoni, Oziel Oliveira, Padre João, Paulo Teixeira, Ratinho Junior, Reinaldo Azambuja, Ronaldo Benedet, Sandro Alex, Sandro Mabel e Weverton Rocha.

Sala da Comissão, em 4 de junho de 2014.

Deputado LUIZ COUTO
Presidente em Exercício

**SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO AO
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.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É proibido às empresas públicas ou privadas, concessionárias de serviços de transporte coletivo rodoviário, urbano e interurbano, incumbir aos motoristas dos referidos veículos a atribuição simultânea de motorista e cobrador de passagens.

Art. 2º O descumprimento desta Lei sujeita a empresa infratora a sanções na forma da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, em seu art. 29, II.

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

Sala de Comissão, 4 de junho de 2014.

Deputado LUIZ COUTO

Presidente em Exercício

**SUBEMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO AO
SUBSTITUTIVO DA CTASP AO 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 exclusivamente urbanos e nas regiões metropolitanas e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É proibido às empresas públicas ou privadas, concessionárias de serviços de transporte coletivo rodoviário exclusivamente urbano e nas regiões metropolitanas, incumbir aos motoristas dos referidos veículos a atribuição simultânea de motorista e cobrador de passagens.

Art. 2º O descumprimento desta Lei sujeita a empresa infratora a sanções na forma da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, em seu art. 29, II.

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

Sala de Comissão, 4 de junho de 2014.

Deputado LUIZ COUTO

Presidente em Exercício

FIM DO DOCUMENTO