

## **PARECER Nº       , DE 2016**

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 116, de 2015, do Senador Acir Gurgacz, *que altera o artigo 235-E da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto Lei nº 5.452, de 1º de Maio de 1943, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para dispor sobre de cobrança de tarifa nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros pelo motorista profissional, e dá outras providências.*

**RELATORA: Senadora ANGELA PORTELA**

### **I – RELATÓRIO**

Sob análise, em caráter terminativo, o Projeto de Lei do Senado nº 116, de 2015, do Senador Acir Gurgacz, que altera o artigo 235-E da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto Lei nº 5.452, de 1º de Maio de 1943, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para dispor sobre a cobrança de tarifa nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros pelo motorista profissional.

Nos termos da proposta ora analisada, nas cidades brasileiras que adotem sistemas de transporte público coletivo de passageiros com sistema de bilhetagem eletrônica de venda e arrecadação de créditos tarifários, a cobrança eventual de tarifas será realizada pelo motorista profissional, dispensando-se, assim a figura do cobrador. Nos termos da iniciativa, também será necessário que esta atividade esteja prevista e homologada em acordo ou convenção coletiva da categoria profissional.

A iniciativa também determina que o órgão gestor dos serviços de transporte público coletivo de passageiros preste todas as informações necessárias à fiscalização do Ministério do Trabalho e Emprego em relação ao desempenho das atividades realizadas pelo motorista profissional e que o Ministério do Trabalho e Emprego disponibilize um programa de requalificação profissional destinado especificamente à categoria dos atuais cobradores empregados nos serviços de transporte público coletivo urbano.

Ao justificar sua iniciativa argumenta o autor da proposta que grande parte das cidades brasileiras 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; razão pela qual o cobrador de ônibus tornou-se figura desnecessária. Defende o autor que, por essa razão, o motorista passe a exercer a função de cobrador, quando o usuário não possuir o cartão eletrônico para o pagamento da tarifa. Afirma que o percentual de passageiros nessa situação é baixo, atingindo cerca de 5% do volume total de viagens realizadas e que isso não representaria, portanto, sobrecarga aos motoristas.

## **II – ANÁLISE**

Nos termos do art. 90, I, combinado com o disposto no art. 100, I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CAS discutir e votar projetos de lei que versem sobre matérias atinentes às relações de trabalho.

Sob o aspecto formal, a disciplina da matéria é de competência legislativa da União (art. 22, I, da Constituição Federal – CF) e inclui-se entre as atribuições do Congresso Nacional (art. 48, *caput*, da CF).

A matéria não apresenta óbices constitucionais nem regimentais à sua regular tramitação.

No que importa ao mérito, entretanto, cumpre observar que a realidade brasileira exige uma certa ponderação no que importa a alterações

legislativas que impliquem em extinções em massa de cargos de trabalho, como é o caso.

Desde a década de 90 temos observado um movimento global em que as empresas têm buscado produzir cada vez mais, se utilizando de cada vez menos recursos humanos, com o objetivo de permanecerem competitivas e lucrativas no mercado globalizado. Nesse panorama, os recursos mais utilizados para otimizar ao máximo a capacidade de produção são a tecnologia e a informatização. Cada vez mais postos de trabalho são extintos em razão da crescente mecanização das rotinas de produção e de prestação de serviços.

Atualmente inúmeras empresas brasileiras de transporte coletivo já adotaram os cartões e bilhetes que possibilitam a liberação das catracas eletrônicas dos ônibus e das estações de trem e metrô. Muito embora o usuário ainda tenha a opção de pagar em dinheiro, esse tipo de cobrança tem sido reduzida de maneira crescente.

Com essas mudanças as empresas de transporte coletivo vêm reduzindo, gradativamente, o número de cobradores em determinadas linhas, principalmente as de menor fluxo. Como a empresa ainda precisa manter a opção do vale tradicional ou do pagamento da passagem em dinheiro, pretende-se generalizar um procedimento que vem sendo adotado por algumas empresas de grandes centros urbanos, nas quais este trabalho passou a ser exercido pelo próprio motorista do ônibus ou micro-ônibus. Há linhas em que a função de cobrador simplesmente não existe mais e 100% destes trabalhadores foram remanejados de função ou, em sua imensa maioria, acabaram perdendo o emprego.

Essa é uma situação gravíssima, que tem consequências extremamente deletérias. A extinção em massa de cargos de trabalho, em todo o território brasileiro, que seria a consequência imediata da aplicação dessa lei, se aprovada, criaria uma legião de desempregados, o que, num momento como o atual, de crise econômica, significaria a vulnerabilidade de inúmeras famílias brasileiras, ônus com o qual não podemos concordar.

Outra consequência danosa da medida pretendida pelo projeto é o aumento na carga de trabalho dos motoristas, que, além de suportar

estafantes horas dirigindo no trânsito, trabalho que por si só é extremamente desgastante, veriam aumentadas suas responsabilidades, ao terem que realizar o recebimento das passagens pagas em dinheiro pelos passageiros.

Além de ter que arcar com o controle do caixa, o motorista estaria premido ainda por questões de segurança, ao ter que dividir sua atenção entre o controle do embarque e desembarque dos passageiros, tempo da sua escala de trabalho e o manuseio correto do dinheiro. É uma sobrecarga que não podemos aceitar como razoável.

Existem ainda prejuízos significativos para os usuários. Sendo o motorista obrigado a receber os pagamentos, quando feitos em dinheiro, fazer contas e dar o troco, cria-se um desconforto para todos. Tende-se a formar filas para o pagamento, com lentidão para ingresso no veículo, o que é especialmente grave nos horários de pico e nas frequências noturnas.

A demora também pode forçar o motorista a recuperar o tempo perdido, para cumprir os horários da rota, com direção temerária. É evidente que há riscos para a segurança. Em resumo, verifica-se uma deterioração geral dos serviços de transporte.

### **III – VOTO**

Pelas razões expostas, o voto é pela rejeição do PLS nº 116, de 2015.

Sala da Comissão, 08 de Junho de 2016

Senador EDISON LOBÃO, Presidente

Senadora ANGELA PORTELA, Relatora