

PROJETO DE LEI Nº 1.143, DE 1999



CÂMARA DOS DEPUTADOS

APENSADOS

AUTOR:
(DO SR. PAULO PAIM)

Nº DE ORIGEM:

EMENTA: Dispõe sobre a regulamentação da atividade de motorista e cobrador de transportes coletivos urbanos e dá outras providências.

DESPACHO: 10/06/99 - (AS COMISSÕES DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO; DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54); E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

ENCAMINHAMENTO INICIAL:

À COM. DE TRABALHO, DE ADM. E SERV. PÚBLICO, EM 01/09/99

REGIME DE TRAMITAÇÃO ORDINÁRIA	
COMISSÃO	DATA/ENTRADA
/	/
/	/
/	/
/	/
/	/
/	/

PRAZO DE EMENDAS		
COMISSÃO	INÍCIO	TÉRMINO
ETASP	28/03/00	04/04/00
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /
	/ /	/ /

DISTRIBUIÇÃO / REDISTRIBUIÇÃO / VISTA		
A(o) Sr(a). Deputado(a): <u>Pedro Celso</u>	Presidente:	<u>Paulo Paim</u>
Comissão de: <u>7</u>	Em:	/
A(o) Sr(a). Deputado(a): <u>Rodrigo Maia</u>	Presidente:	<u>Paulo Paim</u>
Comissão de: <u>Trabalho, de Adm. e Serviço Público</u>	Em:	<u>07/03/00</u>
A(o) Sr(a). Deputado(a): <u>Freire Jr.</u>	Presidente:	<u>Edmundo (AVOCADO)</u>
Comissão de: <u>Trabalho, de Adm. e Serviço Público</u>	Em:	<u>30/04/00</u>
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:	
Comissão de:	Em:	/ /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:	
Comissão de:	Em:	/ /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:	
Comissão de:	Em:	/ /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:	
Comissão de:	Em:	/ /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:	
Comissão de:	Em:	/ /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:	
Comissão de:	Em:	/ /
A(o) Sr(a). Deputado(a):	Presidente:	
Comissão de:	Em:	/ /



CÂMARA DOS DEPUTADOS

BOLETIM DE AÇÃO LEGISLATIVA

BAL N°

1

CASA CD	LOCAL CTASP	IDENTIFICAÇÃO DA MATERIA			DATA DA AÇÃO			RESPONSÁVEL P/PREENCHIMENTO
		TIPO PL	NUMERO 1143	ANO 1999	DIA 28	MÊS 03	ANO 2001	gme
DESCRÍÇÃO DA AÇÃO								
<ul style="list-style-type: none"> - Devolvido seu manifesta com escrifa, pelo relator, Dep. Rodrigo Maia - Aguardar redistribuição 								

SGM 3.21.03.025-7 (JUN/97)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

BOLETIM DE AÇÃO LEGISLATIVA

BAL N°

2

CASA CD	LOCAL CTASP	IDENTIFICAÇÃO DA MATERIA			DATA DA AÇÃO			RESPONSÁVEL P/PREENCHIMENTO
		TIPO PL	NUMERO 1.143	ANO 1.999	DIA 25	MÊS 05	ANO 2.001	gesse
DESCRÍÇÃO DA AÇÃO								
<ul style="list-style-type: none"> - Prazo para comprovação do Relator, Deputado Francisco Gómez. 								

SGM 3.21.03.025-7 (JUN/97)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

BOLETIM DE AÇÃO LEGISLATIVA

BAL N°

3

CASA CD	LOCAL CTASP	IDENTIFICAÇÃO DA MATERIA			DATA DA AÇÃO			RESPONSÁVEL P/PREENCHIMENTO
		TIPO PL	NUMERO 1.143	ANO 1999	DIA 02	MÊS 2002	ANO	Jahela
DESCRÍÇÃO DA AÇÃO								
<ul style="list-style-type: none"> - Encaminhado à CEP (Coad. de Comissões Permanentes). 								

SGM 3.21.03.025-7 (JUN/97)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

BOLETIM DE AÇÃO LEGISLATIVA

BAL N°

CASA CD	LOCAL	IDENTIFICAÇÃO DA MATERIA			DATA DA AÇÃO			RESPONSÁVEL P/PREENCHIMENTO
		TIPO	NUMERO	ANO	DIA	MÊS	ANO	
DESCRÍÇÃO DA AÇÃO								
<ul style="list-style-type: none"> 								

SGM 3.21.03.025-7 (JUN/97)



Dispõe sobre a regulamentação da atividade de motorista e cobrador de transportes coletivos urbanos e dá outras providências.

(AS COMISSÕES DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO; DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54); E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Aplicam-se as disposições da presente lei aos integrantes da categoria profissional de motorista e cobrador de veículos.

Parágrafo único. Pertencem à categoria referida no caput os profissionais habilitados nos termos da legislação em vigor, devidamente registrados na Delegacia Regional do Trabalho.

Art. 2º. A jornada de trabalho dos motoristas e cobradores, sem prejuízo de outros direitos reconhecidos pela legislação vigente, obedecerão os seguintes preceitos:

I - a duração normal do trabalho será de 6 (seis) horas diárias, para aqueles que trabalham em turno de revezamento;

II - o trabalho em dias feriados e dias santos de guarda será permitido em se tratando de serviços indispensáveis e de interesse coletivo, devendo a remuneração ser efetuada em dobro, ficando os profissionais sujeitos à escada de revezamento mensalmente organizada;

III - as horas excedentes das do horário normal serão pagas com acréscimo mínimo de 100% (cem por cento) sobre o salário-hora normal.

Art. 3º. A hora de trabalho noturno, assim compreendido o executado entre as 20 horas de um dia e às 6 horas do dia seguinte, será computado como de 45 minutos e será remunerada com um acréscimo de 50% (cinquenta por cento), pelo menos, sobre a hora diurna.

Art. 4º. Consideram-se penosas as atividades regulamentadas pela presente lei, para efeito:



I - do recebimento do adicional correspondente no valor equivalente a, no mínimo, 30% (trinta por cento) do salário efetivamente percebido;

II - da concessão de aposentadoria especial aos 25 (vinte e cinco) anos de contribuição, sem exigência de idade.

Parágrafo único . O custeio do encargo previsto no item II deste artigo correrá à conta de recursos previstos no Decreto-lei nº 1940, de 25 de maio de 1982 - Finsocial.

Art. 5º . Fica estabelecido um seguro obrigatório, custeado pelas empresas empregadoras, em benefício dos motoristas e cobradores de transportes coletivos, para cobertura dos riscos à vida, de acidentes, furtos e roubos ocorridos no exercício da profissão.

Art. 6º. Os motoristas autônomos não estão obrigados ao cumprimento das disposições constantes nesta lei, exceto no que concerne ao limite máximo da jornada de trabalho que será de oito horas por turno ininterrupto.

Art. 7º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 8º. Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

O presente projeto de lei vem no sentido de fazermos justiça a estes profissionais que trabalham em veículos de transportes. É notório o desgaste sofrido pelos mesmos devido a enorme gama de problemas enfrentados no trânsito, bem como à violência a que estão expostos diariamente.

Nada mais justo que estes profissionais tenham garantidos direitos que possam amenizar os efeitos nocivos e o desgaste emocional a que estão submetidos.

O presente projeto de lei já tramitou e foi aprovado por unanimidade por esta Casa. No Senado Federal, entretanto, permaneceu duas legislaturas sem que os senhores senadores tenham examinado e votado a matéria. Consequentemente, em função do artigo 333 do Regimento Interno daquela Casa, foi arquivado.

Apelamos aos nobres pares que ratifiquem posição já assumida por esta Casa em legislatura anterior e aprovem o projeto de lei ora apresentado que nada mais é do que antiga reivindicação da classe trabalhadora em transportes coletivos.

Sala das Sessões, 10 de junho de 1999.

Deputado Paulo Paim



DECRETO-LEI Nº 1.940, DE 25 DE MAIO DE 1982.

INSTITUI CONTRIBUIÇÃO SOCIAL, CRIA O FUNDO DE INVESTIMENTO SOCIAL - FINSOCIAL, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Art. 1º. Fica instituída, na forma prevista neste Decreto-lei, contribuição social, destinada a custear investimentos de caráter assistencial em alimentação, habitação popular, saúde, educação, justiça e amparo ao pequeno agricultor.

** Artigo com redação determinada pela Lei nº 7.611, de 8 de julho de 1987.*

§ 1º A contribuição social de que trata este artigo será de 2% (dois por cento) e incidirá mensalmente sobre:

a) a receita bruta das vendas de mercadorias e de mercadorias e serviços, de qualquer natureza, das empresas públicas ou privadas definidas como pessoa jurídica ou a elas equiparadas pela legislação do Imposto sobre a Renda;

b) as rendas e receitas operacionais das instituições financeiras e entidades a elas equiparadas, permitidas as seguintes exclusões: encargos com obrigações por refinanciamentos e repasse de recursos de órgãos oficiais e do exterior; despesas de captação de títulos de renda fixa no mercado aberto, em valor limitado ao das rendas obtidas nessas operações; juros e correção monetária passiva decorrentes de empréstimos efetuados ao Sistema Financeiro de Habitação; variação monetária passiva dos recursos captados do público; despesas com recursos, em moeda estrangeira, de debêntures e de arrendamento; e despesas com cessão de créditos com coobrigação, em valor limitado ao das rendas obtidas nessas operações, somente no caso das instituições cedentes;

c) as receitas operacionais e patrimoniais das sociedades seguradoras e entidades a elas equiparadas.

** § 1º com redação determinada pelo Decreto-lei nº 2.397, de 21 de dezembro de 1987.*

§ 2º Para as empresas públicas e privadas que realizam exclusivamente venda de serviços, a contribuição será de 5% (cinco por cento) e incidirá sobre o valor do Imposto sobre a Renda devido, ou como se devido fosse.

§ 3º A contribuição não incidirá sobre a venda de mercadorias ou serviços destinados ao exterior, nas condições estabelecidas em portaria do Ministro da Fazenda.

§ 4º Não integra as rendas e receitas de que trata o § 1º deste artigo, para efeito de determinação da base de cálculo da contribuição, conforme o caso, o valor:

a) do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, do Imposto sobre Transportes - IST, do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos - IULCLG, do Imposto Único sobre Minerais - IUM, e do Imposto Único sobre Energia Elétrica - IUEE, quando destacados em separado no documento fiscal pelos respectivos contribuintes;



- b) dos empréstimos compulsórios;
- c) das vendas canceladas, das devolvidas e dos descontos a qualquer título concedidos incondicionalmente;
- d) das receitas de Certificados de Depósitos Interfinanceiros.

* § 4º acrescentado pelo Decreto-lei nº 2.397, de 21 de dezembro de 1987.

§ 5º Em relação aos fatos geradores ocorridos no ano de 1988, a alíquota de que trata o § 1º deste artigo será acrescida de 0,1% (um décimo por cento). O acréscimo de receita correspondente à elevação da alíquota será destinado a fundo especial com a finalidade de fornecer recursos para financiamento da reforma agrária.

* § 5º acrescentado pelo Decreto-lei nº 2.397, de 21 de dezembro de 1987.

Art. 2º. A arrecadação da contribuição será feita pelo Banco do Brasil S.A. e pela Caixa Econômica Federal e seus agentes, na forma disciplinada em portaria do Ministro da Fazenda.

Art. 3º. (Revogado pelo Decreto-lei nº 2.463, de 30/08/1988).

Art. 4º. Constituem recursos do FINSOCIAL:

I - o produto da arrecadação da contribuição instituída pelo art.1 deste Decreto-lei;

II - recursos de dotações orçamentárias da União;

III - retornos de suas aplicações;

IV - outros recursos de origem interna ou externa, compreendendo repasses e financiamentos.

Art. 5º. O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico - BNDE passa a denominar-se Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES.

§ 1º Sem prejuízo de sua subordinação técnica à autoridade monetária, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social fica vinculado administrativamente à Secretaria de Planejamento da Presidência da República - SEPLAN.

§ 2º O ministro-chefe da Secretaria de Planejamento da Presidência da República e o Ministro da Indústria e do Comércio adotarão as providências necessárias ao cumprimento do disposto neste artigo, no prazo de 30 (trinta) dias.



Art. 6º. O Fundo de Investimento Social - FINSOCIAL será administrado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, que aplicará os recursos disponíveis em programas e projetos elaborados segundo diretrizes estabelecidas pelo Presidente da República.

Parágrafo único. A execução desses programas e projetos dependerá de aprovação do Presidente da República.

Art. 7º. Este Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação e produzirá efeitos a partir de 1º de junho de 1982.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 1.143/99

Nos termos do art. 119, **caput**, I e § 1º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 28/03/2000, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao Projeto.

Sala da Comissão, em 05 de abril de 2000.

Anamélia R. C. de Araújo
Anamélia Ribeiro Correia de Araújo
Secretária



COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 1.143, DE 1999.

“Dispõe sobre a regulamentação da atividade de motorista e cobrador de transportes coletivos urbanos e dá outras providências.”

Autor: Deputado PAULO PAIM

Relator: Deputado FREIRE JÚNIOR

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei em epígrafe intenta estabelecer aos motoristas e cobradores de transportes coletivos normas sobre jornada de trabalho (duração, trabalho em dias feriados, remuneração da hora extraordinária e noturna); caracterização da atividade como penosa para fins de percepção de adicional e de aposentadoria especial, e concessão de seguro obrigatório, custeado pelas empresas, para cobertura de “riscos à vida, de acidentes, furtos e roubos ocorridos no exercício da profissão.”

Esgotado o prazo regimental, não foram recebidas emendas ao Projeto.

É o relatório.

17096



II - VOTO DO RELATOR

Sob a aparência de “regulamentação profissional”, o presente Projeto intenta estabelecer a um segmento específico de mão-de-obra condições de trabalho, direitos trabalhistas e previdenciários, entre esses aposentadoria especial e seguro obrigatório custeado pelas empresas empregadoras.

De fato, costuma-se confundir regulamentação de profissão com conquista de direitos. Todavia, seja qual for o enfoque, a matéria não merece prosperar. Se não, vejamos:

Relativamente ao primeiro enfoque, temos entendido que a regulamentação profissional - porque, necessariamente, implica restrição à liberdade do exercício de atividades profissionais, com a formação de um núcleo corporativo e consequente fechamento do mercado de trabalho para todos os que não pertencerem à corporação - não pode encontrar apoio no âmbito desta Casa que, justamente, é de democrática representação popular.

O Executivo e o Judiciário também vem firmando posicionamento nesse mesmo sentido: se, pelo exercício indevido da atividade, não existe potencial lesivo à comunidade, não se justificam restrições legislativas ao ofício. Por certo que a atividade em apreço não se enquadra no perfil das profissões que devem ser regulamentadas.

Quanto ao tratamento da matéria sob o enfoque de conquista de direitos, há que se registrar que a tendência mundial caminha para a desregulamentação das relações de trabalho, relocando o âmbito da simples proteção pela via legislativa – imperativa e generalizada - para o da negociação coletiva.

Com efeito, o estabelecimento, para determinado segmento profissional, de questões diferenciadas das normas mínimas tutelares inerentes a todos os empregados, constituem cláusulas típicas de convenções ou acordos coletivos. Daí por que são impróprias e inoportunas as reivindicações do texto projetado.

17096



A questão da jornada de trabalho, por exemplo, já vem sendo ajustada nas relações coletivas entre patrões e empregados de forma a fixá-la em torno de seis horas diárias e trinta e seis semanais. Essa, portanto, é a via preferível para o tratamento da matéria. A normatização genérica sobre o assunto, num país tão extenso quanto heterogêneo, poderia implicar alterações substanciais no mercado de trabalho, até onerando os custos desse setor da economia nacional, e acabando por prejudicar o próprio segmento profissional que a medida em apreço visa tutelar.

Diversa seria a hipótese, todavia, se a pretensão fosse a de normatizar o “tempo de direção” dos motoristas. Nesse caso, aí sim, a intervenção estatal seria justificável pelo inegável interesse público, seja por tratar-se de fator de segurança nas rodovias e estradas, ante a natural redução dos riscos de acidentes, seja por tratar-se de medida de geração de novos empregos diretos. É que o conceito do “tempo de direção” é bem mais abrangente do que a mera questão da jornada de trabalho: independe da modalidade da prestação de serviços do motorista - se de forma autônoma ou sob a forma de contrato de trabalho (com ou sem vínculo de emprego) - e está relacionado com o “período ótimo” de permanência ininterrupta à frente do volante, avaliável por meio de condições tais como o conforto, o bem-estar e a saúde do motorista.

Sem dúvida, o interesse social da norma deve estar voltado para a regulamentação dessa situação, visando impedir que o motorista dirija o veículo além das horas a partir das quais começa a haver desgaste e fadiga, comprometendo a saúde do trabalhador e a segurança no trânsito. Aliás, no plano internacional, o interesse pelo assunto já mereceu até mesmo a atenção da Comunidade Econômica Européia que, em dezembro de 1985, resolveu intervir no âmbito das rodovias de seus países membros, fixando o período máximo de direção contínua de veículos e o tempo de direção diária dos motoristas de cargas e passageiros. Nesse sentido, já se encontram em tramitação nesta Casa Legislativa algumas proposições com esse enfoque da matéria. De forma contrária a esse direcionamento, no entanto, o Projeto em apreço até prevê a possibilidade de trabalho em horas extraordinárias. Aliás, chega a ser um contrassenso estabelecer norma que reduza a jornada de trabalho, sem que haja vedação expressa de atividade profissional em horas extras.

Quanto ao seguro obrigatório a cargo do empregador, é



igualmente impróprio o tratamento da matéria por ato da ordem legislativa, sendo prudente que a questão seja remetida para a negociação coletiva.

Também é impertinente a caracterização da atividade como penosa, para fins de percepção de adicional e de concessão de aposentadoria especial. A preocupação do legislador deve estar voltada para as condições que minimizem o grau de risco ou de penosidade e não para medidas que impliquem acréscimos salariais ou outros benefícios que tendem a estimular o exercício nas condições indesejáveis.

Com base nesse justo e legítimo princípio, não basta que o trabalhador integre determinada categoria profissional, mas sim que comprove a exposição aos agentes físicos, químicos e biológicos prejudiciais à saúde, o que não implica que estes trabalhadores serão prejudicados. Com efeito, de acordo com a legislação vigente, os motoristas profissionais, por exemplo, que comprovarem que, no exercício da atividade profissional, estão sujeitos à exposição permanente a níveis de ruído acima de 90 decibéis ou à exposição ao calor acima dos limites de tolerância, já têm assegurada a aposentadoria especial após 25 anos de contribuição.

Somos, pois, pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.143/99.

Sala da Comissão, em 25 de 5.9.01 de 2001 .

Deputado FREIRE JÚNIOR

Relator

105105

17096



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI N° 1.143/99

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 1.143/99, nos termos do parecer do relator, Deputado Freire Júnior.

Estiveram presentes os senhores Deputados:

Freire Júnior, Presidente; Lino Rossi e Luiz Antonio Fleury, Vice-Presidentes; Antônio Carlos Konder Reis, Avenzoar Arruda, Candinho Mattos, Evandro Milhomen, Fátima Pelaes, Jair Bolsonaro, Jair Meneguelli, José Múcio Monteiro, Jovair Arantes, Luciano Castro, Medeiros, Paulo Paim, Pedro Celso, Ricardo Rique, Vivaldo Barbosa e Wilson Braga, titulares; Arnaldo Faria de Sá, Coriolano Sales, Damião Feliciano e Eduardo Campos, suplentes.

Sala da Comissão, em 12 de dezembro de 2001.

Deputado **LINO ROSSI**
Vice-Presidente no exercício da presidência

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 1.143-A, DE 1999 (DO SR. PAULO PAIM)

Dispõe sobre a regulamentação da atividade de motorista e cobrador de transportes coletivos urbanos e dá outras providências, tendo parecer da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, pela rejeição (relator: DEP. FREIRE JÚNIOR).

(ÀS COMISSÕES DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO; DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54); E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

S U M Á R I O

I - Projeto Inicial

II - Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público:

- termo de recebimento de emendas
- parecer do relator
- parecer da Comissão

***PROJETO DE LEI Nº 1.143-A, DE 1999
(DO SR. PAULO PAIM)**

Dispõe sobre a regulamentação da atividade de motorista e cobrador de transportes coletivos urbanos e dá outras providências, tendo parecer da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, pela rejeição (relator: DEP. FREIRE JÚNIOR).

(AS COMISSÕES DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO; DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54); E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II)

**Projeto inicial publicado no DCD de 28/08/99*

**PARECER DA COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E
SERVIÇO PÚBLICO**

S U M Á R I O

- termo de recebimento de emendas
- parecer do relator
- parecer da Comissão