

AMEXAD 1981/74

Desamexade

1981/74 - 07 120/74 de Co-G

República dos Estados Unidos do Brasil



Câmara dos Deputados

( DO SENHOR JOSÉ HADDAD )

ASSUNTO: PROTOCOLO N.º  
Regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários e dá outras providências.

DESPACHO: ÀS COMISSÕES DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA, DE TRABALHO E LEGISLAÇÃO SOCIAL E DE FINANÇAS - Transportes (audiência)  
À COM. DE CONST. E JUSTIÇA em 2 de outubro de 1974

DISTRIBUIÇÃO

- Ao Sr. Deputado Elcio Alvares em 3/10/74
- O Presidente da Comissão de Const. e Justiça
- Ao Sr. Deputado José Rompão Neto REDIST em 18/6/74
- O Presidente da Comissão de Justiça
- Ao Sr. Dep. Osmar Dutra em 19
- O Presidente da Comissão de Finanças
- Ao Sr. Deputado Téo Braga em 19
- O Presidente da Comissão de Finanças
- Ao Sr. Deputado Abel Silva em 9/6/75
- O Presidente da Comissão de Transportes
- Ao Sr. em 19
- O Presidente da Comissão de
- Ao Sr. em 19
- O Presidente da Comissão de
- Ao Sr. em 19
- O Presidente da Comissão de

PROJETO N.º 1503 DE 1973

# SINOPSE

Projeto N.º ..... de ..... de ..... de 19.....

Ementa: .....

Autor: .....

Discussão única.....

Discussão inicial.....

Discussão final.....

Redação final.....

Remessa ao Senado.....

Emendas do Senado aprovadas em..... de..... de 19.....

Sancionado em..... de..... de 19.....

Promulgado em..... de..... de 19.....

Vetado em..... de..... de 19.....

Publicado no "Diário Oficial" de..... de..... de 19.....

Lote: 48  
Caixa: 72  
PL N.º 1503/1973  
1

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 1.503, DE 1973

(DO SR. JOSÉ HADDAD)



Regulamenta a profissão dos trabalhadores em trans  
portes rodoviários e dá outras providências.

(ÀS COMISSÕES DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA, DE TRABA  
LHO E LEGISLAÇÃO SOCIAL E DE FINANÇAS)

As Comissões de Const. e Just., Trab. e Legist. Social, e Finanças, em 30/8/73.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_\_, DE 1973.



Regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários e dá outras providências.

Do Sr. Deputado JOSÉ HADDAD

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º - Aplicam-se ao pessoal empregado em qualquer setor dos transportes rodoviários, de passageiros ou de cargas os preceitos constantes desta Lei.

Art. 2º - Considera-se trabalhador rodoviário, incluído nos efeitos da presente Lei, o empregado que presta serviços não eventuais, sob qualquer forma:

- a) a empresa de transportes rodoviários de passageiros ou de cargas;
- b) no setor de transportes de empresas comerciais ou industriais que tenham atividade econômica principal que não o serviço de transportes rodoviário;
- c) no setor de transportes, sob o regime da C.L.T., de sociedades de economia mista, entidades paraestatais e no serviço público federal, estadual e municipal;
- d) em qualquer veículo rodoviário, motorizado ou não, que trafegue sob licença da autoridade competente, nas vias terrestres abertas à circulação pública, tais como ruas, avenidas, logradouros,



CÂMARA DOS DEPUTADOS



estradas, caminhos carroçáveis ou passagens de domínio público, qual quer que seja a natureza ou finalidade e, sob qualquer forma de pagamento de salário;

e) em tratores e outras máquinas rodoviárias utilizadas na construção de estradas, fazendas, granjas e chácaras.

Art. 3º - Considera-se empresa, para fins de aplicação da presente Lei, a definida como tal no artigo 2º e seu parágrafo 1º da C.L.T.

Art. 4º - Considera-se empregado, para todos os fins e efeitos da presente Lei, o motorista profissional ou outro qualquer empregado do setor de transportes rodoviários que exerçam função não eventual, em veículo alheio, mediante qualquer forma de remuneração, inclusive quilometro rodado ou comissão.

Art. 5º - Motorista profissional, para os efeitos desta Lei, é todo aquele que, legalmente habilitado, trabalhe como empregado, conduzindo veículo automotor de qualquer espécie, seja de uso individual, coletivo ou particular e em máquinas operatrizes, tratores ou guindastes.

§ 1º - O pessoal empregado nas empresas de transportes ou outras que possuam setor de transportes e similares, para os efeitos desta Lei é classificado nas seguintes categorias:

a) empregados no tráfego e equipagem dos veículos tais como: motoristas, cobradores, fiscais, despachantes e ajudantes;

b) pessoal de manutenção, conserto e conservação dos veículos, tais como: mecânicos, lanterneiros, eletricitas, borra - cheiros, pintores, lavadores e vigias;

c) pessoal empregado nos escritórios das empresas cuja atividade principal seja o transporte de carga ou passageiros.



§ 2º - Ajudante de caminhão é o empregado cuja atividade consiste em acompanhar o motorista de caminhão em trânsito, ajudando-o em qualquer serviço, exceto no conduzir o veículo, tendo como principal tarefa a carga e descarga das mercadorias e a sua proteção contra avarias.

§ 3º - O cobrador ou trocador de ônibus é o empregado membro da equipagem do veículo, encarregado de cobrar as passagens dos usuários e fazer-lhes o troco necessário.

§ 4º - Para o exercício da sua atividade o trocador ou cobrador, deverá ser diplomado por Sindicato da categoria profissional, em curso promovido por este e que incluirá no seu currículo noções de relações humanas, conhecimento de ruas e outros logradouros, de hospitais, estabelecimentos públicos e escolares que habilitem a prestar informações ao público, aritmética e educação moral e cívica.

§ 5º - Aplicam-se os princípios desta Lei ao motorista que trabalhe em automóvel particular de passageiro, servindo ao proprietário ou sua família, ainda que não vinculado a qualquer atividade econômica direta do empregador.

#### DA REMUNERAÇÃO

Art. 6º - A remuneração dos motoristas e demais trabalhadores rodoviários mencionados no artigo anterior, será livremente convencionada, através de acordos coletivos ou individuais ou de decisões normativas da Justiça do Trabalho, respeitadas as leis vigentes sobre a matéria.



DA JORNADA DE TRABALHO

Art. 7º - A jornada de trabalho do motorista profissional não excederá de 6 (seis) horas diárias ou trinta e seis horas semanais.

Art. 8º - Mediante acordo ou convenção coletiva, processada na forma do disposto do título VI da C.L.T., será permitida a prorrogação da jornada de trabalho do motorista até 2 (duas) horas por dia.

§ 1º - Qualquer acordo ou convenção coletiva de prorrogação da jornada de trabalho, deverá ter a duração máxima de 1 (hum) ano a ser homologado pelo DETRAN e pela DRT do Estado respectivo;

§ 2º - É vedado o trabalho do motorista profissional sem que entre uma e outra jornada de trabalho, haja um período contínuo mínimo de 11 (onze) horas.

§ 3º - A remuneração das horas extras da prorrogação prevista no presente artigo será, em qualquer hipótese, de 50% (cinquenta por cento) do salário hora, ainda que o trabalho seja por quilômetro rodado ou comissão.

Art. 8º - O trabalho noturno será remunerado com um adicional de 20% (vinte por cento) sobre a remuneração percebida, incidindo, inclusive, sobre as horas extras eventuais, prestadas no período noturno.

Art. 9º - É permitido o trabalho nos transportes rodoviários em dias feriados e domingos, asseguradas pelo menos duas folgas semanais, por mês, em dias de domingo.

DAS CADERNETAS DE HORÁRIO DE SERVIÇO



## CÂMARA DOS DEPUTADOS



Art. 10º - Para efeito de fiscalização do cumprimento desta Lei, fica instituída a CADERNETA DE HORÁRIO DE SERVIÇO, que será visada pelo empregador ou seu representante ao início e fim de cada jornada de trabalho, com a indicação do horário, sendo ela conduzida, obrigatoriamente, pelo motorista, quando em serviço.

§ 1º - Quando o motorista permanecer em serviço, fora da sede da empresa empregadora, os vistos serão passados pelos agentes ou representantes do empregador, e, na sua falta, por autoridades do Ministério do Trabalho e Previdência Social ou Polícia Rodoviária Federal.

§ 2º - A falta da Caderneta de Horário de Serviço ou qualquer irregularidade na mesma, desde que não possa ser atribuída ao motorista, constituirá presunção legal contrária ao empregador nos litígios entre este e o empregado.

§ 3º - Será proibida a circulação de veículo, se o condutor do mesmo não estiver munido da "Caderneta de Horário de Serviço".

§ 4º - O Poder Executivo terá o prazo de 90 (noventa) dias para mandar expedir as "Cadernetas de Horário de Serviço", a partir da data da publicação da presente Lei.

### DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 11º - Considera-se de trabalho efetivo todo o tempo em que o empregado estiver à disposição do empregador, mesmo que não esteja na direção efetiva do veículo.

Art. 12º - Respeitadas as demais disposições do Capítulo IV do Título II, da C.L.T., os trabalhadores rodoviários terão direito a férias anuais na seguinte proporção:



CÂMARA DOS DEPUTADOS



a) 30 (trinta) dias úteis, aos que tiverem ficado à disposição do empregador durante 12 (doze) meses e não tenham dado mais de 6 (seis) faltas injustificadas ao serviço, nesse período;

b) 20 (vinte) dias úteis, aos que tiverem ficado à disposição do empregador por mais de 250 (duzentos e cinquenta) dias nos 12 (doze) meses do ano contratual;

c) 15 (quinze) dias úteis, aos que tiverem ficado à disposição do empregador por mais de 200 (duzentos) dias;

d) 10 (dez) dias úteis, aos que tiverem ficado à disposição do empregador, menos de 200 (duzentos) e mais de 150 (cento e cinquenta) dias.

Art. 13 - Os trabalhadores rodoviários terão direito ao pagamento de adicional de insalubridade, na proporção que vier a ser determinada pela repartição competente em matéria de segurança e higiene do trabalho.

Art. 14 - Após 25 (vinte e cinco) anos de efetivo exercício da profissão, os trabalhadores rodoviários farão jus a aposentadoria especial de que trata o artigo 31 da Lei nº 3.807, de 26 de agosto de 1960 (LEI ORGÂNICA DA PREVIDÊNCIA SOCIAL).

Art. 15 - Esta Lei entrará em vigor 90 (noventa) dias após a sua publicação, revogadas as disposições em contrário.



JUSTIFICATIVA

A Consolidação das Leis do Trabalho e as leis suplementares subsequentes já regulamentaram todas as profissões do setor de transportes, como tais consideradas as dos ferroviários, marítimos, estivadores, aeroviários e aeronautas. Apenas as trabalhadores em transportes rodoviários não possuem a regulamentação das atividades profissionais que exercem, medida que se impõe tanto por equidade, como da mais legítima justiça social.

A atividade de condutor de veículo rodoviário, que constitui uma categoria diferenciada dentro do sistema de organização sindical brasileira, só pode ser exercida mediante habilitação, fiscalização e disciplinação, na forma da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966 - Código Nacional de Trânsito.

O presente projeto de lei pretende consolidar e disciplinar a legislação esparsa, contendo normas gerais para a execução do trabalho no setor do transporte rodoviário, responsável por 70% das mercadorias e passageiros transportados no País, regulamentando a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários.

Assim justificando esta proposição, peço para ela o apoio de tantos quantos dos meus nobres pares possam de alguma forma contribuir para seu aperfeiçoamento até final transformação em Lei.

SALA DAS SESSÕES, em de agosto de 1973.

  
Deputado JOSE HADDAD

ARENA-R.J.



LEGISLAÇÃO CITADA, ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

**LEI Nº 5.890 - DE 8 DE JUNHO DE 1973**

Altera a legislação de previdência social e dá outras providências

.....  
.....

Art. 9º A aposentadoria especial será concedida ao segurado que, contando no mínimo 5 (cinco) anos de contribuição, tenha trabalhado durante 15 (quinze), 20 (vinte) ou 25 (vinte e cinco) anos pelo menos, conforme a atividade profissional, em serviços que, para esse efeito, forem considerados penosos, insalubres ou perigosos, por decreto do Poder Executivo.

.....

§ 2º Reger-se-á pela respectiva legislação especial a aposentadoria dos aeronautas e a dos jornalistas profissionais.

.....

Art. 34. Revogam-se as disposições em contrário, especialmente os Decretos-leis números 710, de 28 de julho de 1969; 795, de 27 de agosto de 1969 e 959, de 13 de outubro de 1969; as Leis números 5.610, de 22 de setembro de 1970 e 5.831, de 30 de novembro de 1972; os artigos 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, parágrafo único do artigo 37, 48, 49, 50, 51, 58, 77 e 78 da Lei nº 3.807, de 26 de agosto de 1960.

Brasília, 8 de junho de 1973; 152º da Independência e 85º da República.

Emílio G. Médici

Júlio Barata



## CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO

Aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1 de maio de 1943

### TÍTULO I INTRODUÇÃO

.....

Art. 2º Considera-se empregador a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviços.

§ 1º Equiparam-se ao empregador, para os efeitos exclusivos da relação de emprego, os profissionais liberais, as instituições de beneficência, as associações recreativas ou outras instituições sem fins lucrativos, que admitirem trabalhadores como empregados.

.....

### TÍTULO II

#### NORMAS GERAIS DE TUTELA DO TRABALHO

.....

#### CAPÍTULO II

##### DA DURAÇÃO DO TRABALHO

.....

##### SEÇÃO II

##### DA JORNADA DE TRABALHO

Art. 58. A duração normal do trabalho, para os empregados em qualquer atividade privada, não excederá de oito horas diárias, desde que não seja fixado expressamente outro limite.

Art. 59. A duração normal do trabalho poderá ser acrescida de horas suplementares, em número não excedente de duas, me



CÂMARA DOS DEPUTADOS



diante acordo escrito entre empregador e empregado ou mediante contrato coletivo de trabalho.

§ 1º Do acordo ou do contrato coletivo de trabalho deverá constar, obrigatoriamente, a importância da remuneração da hora suplementar que será, pelo menos, 20% (vinte por cento) superior à da hora normal.

§ 2º Poderá ser dispensado o acréscimo de salário se, por força de acordo ou contrato coletivo, o excesso de horas em um dia for compensado pela correspondente diminuição em outro dia, de maneira que não exceda o horário normal da semana nem seja ultrapassado o limite máximo de dez horas diárias.

.....

Art. 61. Ocorrendo necessidade imperiosa, poderá a duração do trabalho exceder do limite legal ou convencionado, seja para fazer face a motivo de força maior, seja para atender à realização ou conclusão de serviços inadiáveis ou cuja inexecução possa acarretar prejuízo manifesto.

§ 1º O excesso, nos casos deste artigo, poderá ser exigido independentemente de acordo ou contrato coletivo e deverá ser comunicado, dentro de dez dias, à autoridade competente em matéria de trabalho, ou antes desse prazo, justificado no momento da fiscalização sem prejuízo dessa comunicação.

.....

.....



REGULAMENTO DO CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO

Aprovado pelo Decreto nº 62.127 - de 16 de janeiro de 1968

.....

.....

CAPÍTULO VI

DOS CONDUTORES

SEÇÃO I - DA CLASSIFICAÇÃO

.....

Art. 130. Os condutores de veículos distribuem-se pe las seguintes categorias:

- I - Motorista amador;
- II - Motorista profissional;
- III - Motociclista;
- IV - Motorneiro;
- V - Operador;
- VI - Ciclista;
- VII - Carroceiro e Charretista.

Parágrafo único. Os motoristas da categoria dos pro fissionais dividem-se pelas classes "A", "B" e "C", segundo os veículos que lhes sejam permitido dirigir.

Art . 131. Segundo sua categoria e classe, é permiti- do ao condutor dirigir:

I - Motorista amador: automóveis, camionetas, ve ículos mistos e triciclos motorizados da categoria particular;

II - Motorista profissional "A": automóveis, ca mionetas, veículos mistos e triciclos motorizados de qualquer ca tegoria;

III - Motorista profissional "B": os previstos no



CÂMARA DOS DEPUTADOS



item II, mais os caminhões até seis (6) toneladas, com ou sem reboque;

IV - Motorista profissional "C": qualquer veículo automotor, de passageiros ou carga, ônibus elétrico e caminhão-trator;

V - Motociclista: ciclomotores, motonetas, motocicletas de qualquer categoria;

VI - Motorneiro: bondes;

VII - Operador: trator de rodas, trator de esteira, trator misto e aparelhos automotores destinados a executar trabalhos agrícolas, de pavimentação ou construção;

VIII - Ciclistas: bicicletas e triciclos sem motor;

IX - Carroceiro e charretista: carroças, charretes e demais veículos de tração animal.

.....  
SEÇÃO III - DA HABILITAÇÃO  
.....

Art. 144. Os candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação sujeitar-se-ão aos seguintes exames, na ordem em que vão indicados:

I - De sanidade física e mental;

II - Psicotécnico, quando exigido neste Regulamento ou resolução do CONTRAN;

III - Escrito ou oral, sobre a legislação de trânsito;

IV - De prática de direção;

V - De conhecimento técnico de veículos, para os que se habilitarem à categoria dos profissionais.

§ 1º O exame de sanidade física e mental terá caráter eliminatório.

§ 2º Os exames de habilitação a cada categoria de con



CÂMARA DOS DEPUTADOS



dutor e o psicotécnico serão uniformes em todo o país, e obedecerão às normas baixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito;

§ 3º A prova de prática de direção deverá realizar-se em veículo da espécie correspondente à categoria ou à classe à qual o candidato estiver habilitando-se.

.....

.....



Sindicato das Empresas de Transporte Interestadual  
de Carga do Estado de São Paulo

Rua 24 de Maio, 250 - 14.º andar  
Fones: 33-4890 - 36-1286 - 36-1069 - PBX  
Séde Própria - End. Telegr. "SETICESP" - São Paulo



São Paulo, 22 de outubro de 1973.

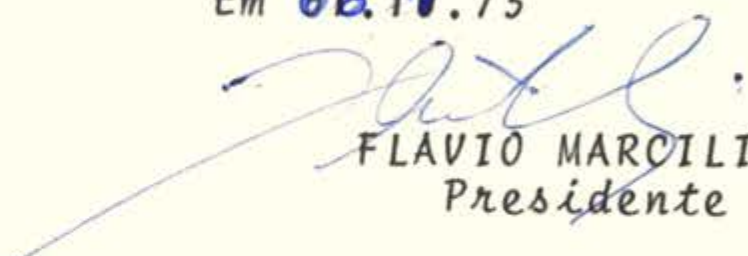
Exmo. Snr.

Deputado Federal Flávio Marcílio  
Câmara dos Deputados  
70000-BRASILIA-DF

T Anexe-se ao referido Projeto.  
À Coordenação de Comissões  
Permanentes.

Em 06.10.73

Senhor Deputado,

  
FLAVIO MARCILIO  
Presidente

ASSUNTO:- PROJETO DE LEI Nº 1503 DE 1973

AUTOR: DEPUTADO FEDERAL JOSÉ HADDAD

"Data vênua", vimos à presença de Vossa Excelência para expor o ponto de vista dos transportadores rodoviários de cargas que se congregam nesta entidade de classe, no que diz respeito ao projeto de lei 1.503/73 de autoria do nobre deputado José Haddad.

Respeitamos o ponto de vista do esclarecido autor, mas sendo esta entidade representativa das empresas sedeadas ou que mantêm filial nesta cidade de São Paulo, parece-nos, antes de se falar na defesa da categoria que representa, ser um dever patriótico alertar Vossa Excelência, baseados na experiência que temos sobre o assunto, sobre os inconvenientes do referido projeto vir a transformar-se em lei na forma em que foi redigido.

É oportuno lembrar-se que o Brasil está na fase áurea do seu desenvolvimento e que a produção de bens é de tal monta que o transporte rodoviário de cargas, responsável pela movimentação de cerca de 78% das riquezas, já se encontra frente a obstáculos no que concerne ao pronto escoamento da produção, dada a morosidade na entrega de caminhões, pois as fábricas têm as suas produções praticamente vendidas e, as que mais rapidamente atendem, estão já demandando dois a três meses para a entrega.



Sindicato das Empresas de Transporte Interestadual  
de Carga do Estado de São Paulo

Rua 24 de Maio, 250 - 14.º andar  
Fones: 33-4890 - 36-1286 - 36-1069 - PBX  
Séde Própria - End. Telegr. "SETICESP" - São Paulo



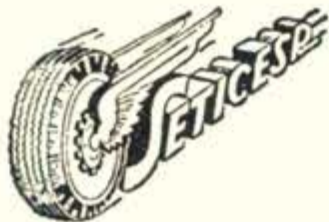
- 2 -

Não bastasse esse fato, e temos à frente uma previsão dos órgãos técnicos do governo para uma produção das siderúrgicas da ordem de 27/32 milhões de toneladas para o ano de 1980, ao que devemos somar a resultante da transformação dessa tonelagem nos produtos de consumo que gerarão um transporte - multiplicado por 5, tendo algumas correntes se manifestado na multiplicação por até 7.

As safras agrícolas estão aí a reclamar transporte em massa e rápido para se aproveitarem os mercados nas épocas oportunas e o governo tem se esforçado no sentido de aumentar as nossas exportações, produzir divisas. Tivemos um robusto e expressivo exemplo no caso da produção e exportação da soja, o que nos fez verificar bem de perto a importância da maleabilidade do transporte rodoviário que não deverá sofrer restrições no seu modo operacional, sob pena de se tornar um impedimento no desenvolvimento que caminha a passos de gigante.

Assim, parece-nos que o ante projeto supracitado viria a constituir-se num sério entrave ao nosso desenvolvimento, sendo também de sentido negativo para o motorista de estrada, o qual hoje, nos moldes em que é feito o transporte, tem a liberdade de parar onde e quando quer para um descanso ou tomar um cafezinho, sem estar sujeito a controles rígidos; ele escolhe as horas mais propícias para viajar, quer do ponto de vista do seu interesse pessoal como também para maior rendimento e longevidade do veículo; se o sol está muito quente, para o caminhão e aproveita o tempo para dormir; se chove pesadamente, para à porta de um bar para um bate papo e tomada de um cafezinho; se está cansado, detêm-se para descansar um pouco. Isso tudo - sem estar olhando no relógio, sem cadernetas para serem anotadas por prepostos dos empregadores ou autoridades pré-determinadas.

Não, senhor deputado, não nos parece nem do interesse do motorista e nem do interesse do Brasil a regulamentação dessa atividade. Era preciso que se regulamentasse primeiro o transporte rodoviário de cargas; era preciso que se garantisse o fornecimento de caminhões e peças dentro dos limites das



Sindicato das Empresas de Transporte Interestadual  
de Carga do Estado de São Paulo

Rua 24 de Maio, 250 - 14.º andar  
Fones: 33-4890 - 36-1286 - 36-1069 - PBX  
Séde Própria - End. Telegr. "SETICESP" - São Paulo



- 3 -

necessidades dos transportadores; era preciso que se estabelecessem tarifas justas para os serviços prestados para que, assim, pudesse se pensar nesse tipo de regulamentação.

Temos aí uma C.L.T. que é a norma para todos os trabalhadores do Brasil, por que um novo instituto que poderá ser prejudicial a um setor vital como o é o transporte rodoviário de cargas? Temos o maior respeito pelo direito do homem e mais ainda, pelo direito do MOTORISTA DE CAMINHÃO! Mas antes de tudo devemos analisar o conjunto social, devemos analisar a repercussão que u'a medida trará para a sociedade genericamente falando, e, temos certeza, o momento não é oportuno nem para o motorista, nem para a sociedade e principalmente para os interesses do país que se faça a regulamentação nos moldes propostos nos artigos 7º, 8º e seus parágrafos; o artigo 8º em duplicata; o artigo 10º e seus parágrafos; o artigo 12º e seus parágrafos e finalmente o artigo 13º.

Estamos certos, nobre deputado, de que cumprimos o nosso dever como dirigente de classe que somos, alertando-o daquilo que nos parece uma realidade e Vossa Excelência, como um dos mandatários do povo, naturalmente utilizará as informações em benefício desse próprio povo e de sua terra.

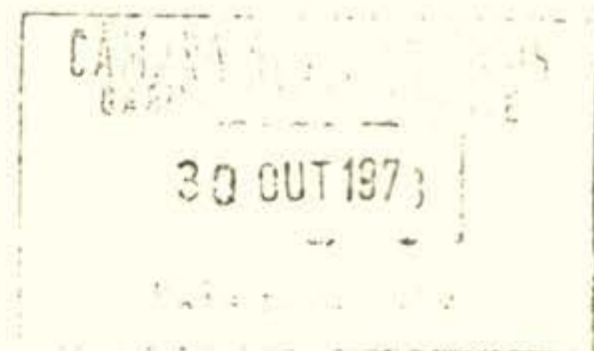
Nesta oportunidade apresentamos a Vossa Excelência os protestos da nossa mais alta estima e consideração.

Cordialmente

ARISTOTELES DE CARVALHO ROCHA

-Presidente-

ACR/bp/jcb





# FEDERAÇÃO INTERESTADUAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS

SEDE PRÓPRIA: AVENIDA RIO BRANCO, 156 - 18.º ANDAR - SALAS 1817/1818  
TEL. 252-8366 (Edifício Avenida Central)  
RIO DE JANEIRO - Estado da Guanabara



Ofício nº 026/74

Rio de Janeiro, 15 de fevereiro de 1974.

Anexe-se ao referido Processo. À Coordenação de Comissões Permanentes.

Em .03.74

Ao

Exmo. Sr.

Dr. Deputado Flávio Marcílio

M.D. Presidente da Câmara dos Deputados

  
FLAVIO MARCILIO  
Presidente

Ref.- Projeto de lei nº 1503 de 1973 de autoria do Dr. Deputado José Hadad.

FEDERAÇÃO INTERESTADUAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, tomando ciência do pronunciamento do Sindicato/ das Empresas de Transportes Interestadual de Carga do Estado de São Paulo, contra o projeto de lei em epígrafe vem, pela presente, replicar aquela entidade de categoria econômica, eis que, nenhum argumento válido/ foi trazido aos autos do referido projeto, resumindo-se a posição patronal a ser contra pura e simplesmente.

Senão, vejamos.

1 - A impugnação patronal, em síntese, se resume na tentativa de confundir, fazendo crer que os interesses nacionais, seriam aqueles esposados e pretendidos pelas empresas de transportes de carga a frete na reclamação pela demora da entrega de caminhões, pelas empresas fabricantes; em superficial exame da expansão da nossa produção agrícola e industrial e, no apêlo a que seja regulamentado o transporte de cargas, à venda de de caminhões e de peças de reposição.

a) A demora na entrega de caminhões pelas fábricas, é mera questão administrativa, sem pertinência com os objetivos e fins do projeto de lei injustamente impugnado;

b) As considerações sobre a expansão da produção agro-industrial do País e os meios de escoá-la, também não tem pertinência com o projeto de lei, sendo certo que o Governo Federal, planeja, no momento, a diversificação do transporte, com distribuição equitativa da tonelagem entre o transporte ferroviário, marítimo-fluvial e rodoviário, a fim de evitar as distorções atualmente observadas que, vêm, segundo as autoridades do transporte, não em benefício, mas, sim, em prejuízo do nosso desenvolvimento.

20/2/74



## FEDERAÇÃO INTERESTADUAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS

SEDE PRÓPRIA: AVENIDA RIO BRANCO, 156 - 18.º ANDAR - SALAS 1817/18/19  
TEL. 252-8366 (Edifício Avenida Central)  
RIO DE JANEIRO - Estado da Guanabara



c) Finalmente, temos Exas., que são inteiramente inconsistentes as críticas ao projeto de lei, no sentido de que, traria prejuízos à sociedade e ao País.

Evidente, Exas., que a sua aprovação poderá ser/ em parte prejudicial aos interesses, não da sociedade brasileira mas das/ sociedades anônimas que, explorando o lucrativo ramo do transporte de cargas, vêm impondo leis próprias, com exaustivas e desumanas jornadas de trabalho, com rigidez de horário de viagens que forçam os motoristas a excesso de velocidade e a colocar em perigo não só as cargas e os veículos, como principalmente a própria vida e de terceiros que trafegam pelas mesmas estradas. Evidente, Exas., que o sindicato patronal deseja, tão somente a manutenção de privilégios atuais, que, de forma alguma, se coadunam com o espírito e os objetivos grandiosos e humanos da Revolução de 31 de março de 1964.

O projeto do nobre Deputado José Hadad é de profundo sentido patriótico e atende aos interesses da sociedade brasileira, uma vez que beneficiará, se aprovado, grande parcela de profissionais, / bem como propiciará maior segurança no trânsito das rodovias, bem como / nas cidades, sendo certo que, a regulamentação pretendida, abrange não só os motoristas de caminhão, como principalmente, os do transportes coletivo urbano, interestadual e internacional. Ele preenche lacuna da nossa legislação especializada e tem caráter preventivo, no tocante à segurança / nas estradas, visando diminuir a incidência de desastres rodoviários em / que caminhões e carretas de carga aparecem como protagonistas, com trágicas consequências, em decorrência da fadiga dos motoristas, oriunda de / jornadas de 12, 14 ou mais horas, de horários rígidos de saída e chegada / das viagens e de outras condições leoninas do contrato de trabalho, impostas pela parte economicamente mais forte.

11 - Assim, Exas., em face do exposto, confia a Federação Interestadual / dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários, que, a Câmara dos Deputados, com a sua comprovada sensibilidade e espírito de justiça social rejeite as impugnações inconsistentes ao projeto de lei em tela aprovando-o oportunamente, para gaudío da família rodoviária brasileira.

  
Omar José Gomes - Presidente



# FEDERAÇÃO INTERESTADUAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS

SEDE PRÓPRIA: AVENIDA RIO BRANCO, 156 - 18.º ANDAR - SALAS 1817/18/19  
TEL. 252-8366 (Edifício Avenida Central)  
RIO DE JANEIRO - Estado da Guanabara



Anexe-se ao processo referente ao Projeto de Lei nº 1.503/73. Ao Sr. Secretário-Geral da Mesa.

Br. 3.4.74

Presidente

Rio de Janeiro Janeiro, GB., 25 de Março de 1974.

Circular Nº 003/74

Ao  
Exmo. Sr.  
DR. DEPUTADO FEDERAL

FLÁVIO MARCÍLIO

Ref.: Projeto de Lei Nº 1503 de  
1973 de Autoria do Dr. De  
putado JOSÉ HADAD.

FEDERAÇÃO INTERESTADUAL DOS TRABALHADORES  
EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, tomando ciência do pronunciamento  
do SINDICATO das EMPRESAS DE TRANSPORTES INTERESTADUAL DE ..  
CARGA DO ESTADO DE SÃO PAULO, contra o Projeto de Lei em epí  
grafe vem pela presença solicitar em nome de toda a categoria  
que represento, todo apoio possível de Vossa Excelência ao ci  
tado Projeto.

Sendo só o que se nos oferece para o preza  
do momento, subscrevemo-nos

atenciosamente

OMAR JOSÉ GOMES

PRESIDENTE

*Encarregado - Sr. Em 4.4.74  
Pauco Opporom - de Obv  
Sec. - geral da Mesa.*

2/4/74

ASSOCIAÇÃO PROFISSIONAL DOS GUARDADORES DE AUTOMÓVEIS  
DA CIDADE DO SALVADOR  
PRAÇA ANCHIETA N.º 5 - 1.º ANDAR



Salvador, 23 de abril de 1974.

Anexe-se ao Processo referente ao  
Projeto nº 1.503/73.

Em 10/5/74

Presidente

Sr. Deputado.

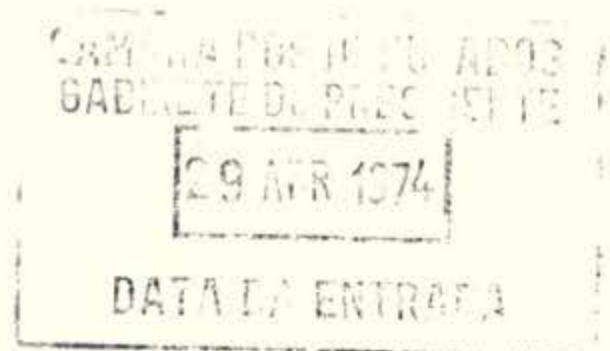
Esta ASSOCIAÇÃO, através dos órgãos de divulgação, to-  
mou conhecimento que tramita pela Câmara projeto de lei que regu-  
lamenta a atividade dos guardadores e lavadores de automóveis.

Sendo um assunto que nos toca e interessa profunda-  
mente, pelo presente apressamo-nos em solicitar de V. Excelência/  
o apoio para esta iniciativa, bem como a gentileza do envio de có-  
pia do projeto, afim de que possamos pedir o apoio de outros De-  
putados, assim como a divulgação entre os nossos associados.

Certos de que contaremos com a honrosa atenção de V.  
Excelência, subscrevemo-nos

ATENCIOSAMENTE.

*RAIMUNDO NONATO DOS SANTOS*  
RAIMUNDO NONATO DOS SANTOS- Pres.



SINDICATO DOS CONDUTORES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS E DOS TRABALHADORES  
EM TRANSPORTES URBANOS DE PASSAGEIROS NO ESTADO DA GUANABARA

SEDE: RUA CAMERINO, 66 — TEL. 243-3101 — RIO DE JANEIRO - GB



Rio de Janeiro, 25 de abril de 1974

Ofício nº P-132/74

Anexe-se ao Processo referente ao  
Projeto nº 1503/73. Ao Senhor Secretário-  
Geral da Mesa.

Em 10/5/74

Do

Presidente do Sindicato

Presidente

Ao

Exmo. Sr. Presidente da Câmara dos Deputados

Senhor Presidente:

Vimos apresentar total e integral apoio ao Projeto de Lei nº 1.503 de 1973 da autoria do Exmo. Sr. Deputado José Haddad, que diz respeito a regulamentação da profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários.

O referido Projeto-Lei vem de encontro aos anseios da Categoria ora representada, por abranger não só a regulamentação da profissão, mas também pelo aspecto de suas distribuições cujo conteúdo vem realmente oferecer a categoria meios e melhores condições do exercício das suas atividades.

Solicitamos assim de V. Exa. a imediata providência no sentido do Projeto-Lei seguir seus tramites legais para que sua aprovação ocorra com prioridade.

Sem mais, aproveito o ensejo para renovar protestos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,

*Sebastião*

Sebastião Ataíde de Melo  
Presidente

*Encaminha-se. Em 13.5.74  
Raulo Affonso de Oliveira  
Sec. geral da Mesa.*

mm3





CÂMARA DOS DEPUTADOS



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

Of. nº 120 / 74

Brasília, 06 de agosto de 1974

*Deferido. Em 07.08.74.*  
*[Assinatura]*

Senhor Presidente,

Atendendo à deliberação unânime desta Comissão, em reunião de sua Turma "B", realizada em 25.06.74, solicito a V. Exa. que o Projeto nº 1 981/74, do Sr. César Nascimento, que "Dispõe sobre os condutores de veículos automotores de transporte de carga e passageiros", seja desanexado do Projeto nº 1 503/73, do Sr. José Haddad, que "Regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários e dá outras providências", pois versam sobre assuntos diferentes.

Aproveito a oportunidade para apresentar a V. Exa. os meus protestos de elevada estima e consideração.

*[Assinatura]*  
Deputado José Bonifácio  
PRESIDENTE

A Sua Excelência o Senhor  
Deputado FLÁVIO MARCÍLIO  
DD. Presidente da Câmara dos Deputados

ac6/



CÂMARA DOS DEPUTADOS



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

PROJETO DE LEI Nº 1 503, DE 1 973

"Regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários e dá outras providências."

AUTOR: Deputado José Haddad

RELATOR: Deputado José Bonifácio Neto

RELATÓRIO

O Projeto cuida de regulamentar a profissão de trabalhador em transporte rodoviário.

Define essa classe, que abrange todos aqueles que, no setor, exercem função de caráter não eventual em veículo alheio.

Classifica tais empregados em três categorias, conceituando, em parágrafos próprios, o ajudante de caminhão e o trocador de ônibus.

Manda aplicar as disposições da lei ao motorista que trabalha em automóvel particular de passageiro.

Dispõe sobre a jornada de trabalho, a caderneta de horário de serviço, as férias, e finalmente sobre aposentadoria após vinte e cinco anos de efetivo exercício profissional.

Na justificção, vem explicado que a Consolidação das Leis do Trabalho e leis complementares subsequentes já regulamentaram todas as profissões do setor de transportes, "como tais consideradas as dos ferroviários, marítimos, estivadores, aeroviários e aeronautas."



CÂMARA DOS DEPUTADOS



Comenta-se, a seguir, que a atividade regulada pelo Projeto constitui categoria diferenciada dentro da organização sindical brasileira, devendo a legislação existente a respeito ser, por tudo isso, consolidada, para o fim de se disciplinar um trabalho que é responsável por setenta por cento das mercadorias e passageiros transportados no País.

### V O T O

Julgamos que o Projeto vem atender a uma regulamentação necessária, pois referente a uma atividade bastante sacrificada e que abriga numerosos trabalhadores.

Seu mérito será examinado pela Comissão de Trabalho e Legislação Social.

No que tange à competência de nossa Comissão, que é a de filtrar inconstitucionalidades e injuridicidades, há alguns reparos a fazer.

O § 5º do art. 5º não pode prevalecer, pois subordina às disposições do Projeto o motorista de empregador doméstico, o qual já tem a sua situação regida por lei especial — a de nº 5 859/72, que "dispõe sobre a profissão de empregado doméstico."

O art. 12 não merece, por igual, aceitação. Cogita das férias. Declara, logo na alínea "a", que elas serão de trinta dias. Ora, a norma geral, que é a Consolidação das Leis do Trabalho, consagra o período de vinte dias para as do trabalhador. Não haveria, ainda, por que tratar diferentemente os empregados abarcados pelo Projeto, diante do princípio da igualdade perante a lei.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



Deve, também, ser suprimido todo o art. 12, isto é, com suas alíneas, pois as mesmas se baseiam, para efeito de cálculos proporcionais, precisamente na primeira ("a"), já criticada.

Outro dispositivo a ser desacolhido é o do art. 14, assim redigido:

"Após 25 (vinte e cinco) anos de efetivo exercício da profissão, os trabalhadores rodoviários farão jus à aposentadoria especial de que trata o art. 31 da Lei nº 3 807, de 26 de agosto de 1 960 (Lei Orgânica da Previdência Social)."

A matéria de aposentadoria especial está regulada, de modo expresso, no art. 71 do Regulamento do Regime da Previdência Social, instituído pela Lei nº 3 807/60 e baixado pelo Decreto nº 72 771, de 6 de dezembro de 1 973. Ali está dito o seguinte:

"A aposentadoria especial será concedida ao segurado que, contando no mínimo 60 (sessenta contribuições mensais, tenha trabalhado em atividades profissionais penosas, in salubres ou perigosas, na forma das condições abaixo."

Assim, o Projeto dispõe diferentemente da norma geral, a qual não revoga expressamente e que regula, de uma só maneira, o assunto da aposentadoria especial.

Oferecemos, enfim, três emendas, supressivas dos dispositivos apontados, para adequar o Projeto aos princípios do nosso Direito Positivo. Adotadas tais modificações, merece o Projeto parecer favorável, não só quanto à constitucionalidade, mas também no que respeita à juridicidade.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



EMENDA Nº 1 (Supressiva)

"Suprima-se o § 5º do art. 5º."

EMENDA Nº 2 (Supressiva)

"Suprima-se o art. 12 com suas alíneas."

EMENDA Nº 3 (Supressiva)

"Suprima-se o art. 14."

Sala da Comissão, 25 de junho de 1974

*José Bonifácio Neto*  
Deputado José Bonifácio Neto  
RELATOR



CÂMARA DOS DEPUTADOS



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça, em reunião de sua Turma "B", realizada em 25.06.74, opinou, unanimemente, pela constitucionalidade e juridicidade, com 3 (três) emendas, do Projeto nº 1 503/73, nos termos do parecer do Relator.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

José Bonifácio - Presidente, José Bonifácio Neto - Relator, Altair Chagas, Ferreira do Amaral, Hamilton Xavier, Ítalo Fittipaldi, José Alves, J.G. de Araújo Jorge, Miro Teixeira, Ruy D'Almeida Barbosa e Severo Eulálio.

Sala da Comissão, 25 de junho de 1 974

  
Deputado José Bonifácio  
PRESIDENTE

  
Deputado José Bonifácio Neto  
RELATOR



CÂMARA DOS DEPUTADOS



21

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

PROJETO DE LEI Nº 1 503, DE 1 973

EMENDA Nº 1 (Supressiva)

"Suprima-se o § 5º do art. 5º."

Sala da Comissão, 25 de junho de 1 974

Deputado José Bonifácio  
PRESIDENTE

Deputado José Bonifácio Neto  
RELATOR



CÂMARA DOS DEPUTADOS



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

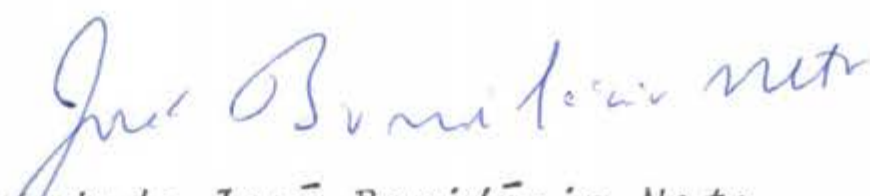
PROJETO DE LEI Nº 1 503, DE 1 973

EMENDA Nº 2 (Supressiva)

"Suprima-se o art. 12 com suas alíneas."

Sala da Comissão, 25 de junho de 1 974

  
Deputado José Bonifácio  
PRESIDENTE

  
Deputado José Bonifácio Neto  
RELATOR



CÂMARA DOS DEPUTADOS



COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

PROJETO DE LEI Nº 1 503, DE 1 973

EMENDA Nº 3 (Supressiva)

"Suprime-se o art. 14."

Sala da Comissão, 25 de junho de 1 974

  
Deputado José Bonifácio  
PRESIDENTE

  
Deputado José Bonifácio Neto  
RELATOR



CÂMARA DOS DEPUTADOS



COMISSÃO DE TRABALHO E LEGISLAÇÃO SOCIAL

Projeto de Lei nº 1.503, de 1973, que regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários e dá outras providências.

Autor: Deputado José Haddad

Relator: Deputado OSMAR LEITÃO

I - Relatório

O deputado José Haddad, da representação do Estado do Rio de Janeiro nesta Casa, nos oferece a contribuição de um Projeto de Lei objetivando regulamentar a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários.

Considera que essa classe, ao contrário da dos ferroviários, marítimos, estivadores, aeroviários, aeronautas, etc, por uma injustiça da Consolidação das Leis do Trabalho e das leis posteriores, não foi beneficiada com a regulamentação, medida que se impõe "tanto por equidade, como da mais legítima justiça social."



CÂMARA DOS DEPUTADOS



A proposição pretende, consolidando e disciplinando a legislação esparsa, estatuir normas gerais para a execução do trabalho no setor do transporte rodoviário, "responsável por 70% das mercadorias e passageiros transportados no País", adotando, destarte, o princípio de que a categoria diferenciada dentro da organização sindical brasileira, como no caso presente, deve ter sua atividade regulada.

Nesse sentido, o projeto define as atividades integrantes da classe, classifica seus integrantes em três categorias, abrangendo, inclusive, a conceituação do ajudante de caminhão e do trocador de ônibus. Prevê a aplicação de seus dispositivos aos motoristas de automóveis particulares, dispõe sobre a jornada de trabalho, a caderneta de horário de serviço, férias e aposentadoria.

A Comissão de Constituição e Justiça, acompanhando voto do Relator Deputado José Bonifácio Neto, pronunciou-se, por unanimidade, a favor do Projeto, recomendando, no entanto, emendas supressivas do § 5º do art. 5º; do artigo 12 e suas alíneas e do artigo 14. Tais dispositivos (que contrariavam lei preexistente) poderiam obstaculizar a marcha da proposição, que está distribuída também à Comissão de Finanças.

É o Relatório.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS



### II - Voto do Relator.

Extremamente feliz na iniciativa sub examen, o ilustre Deputado José Haddad se faz credor, através dela, do reconhecimento de novos contingentes de admiradores do seu profícuo trabalho parlamentar. Na verdade, se outro mérito não tivesse a proposição, valeria tão-somente por revelar à Nação a competência do autor, o seu vislumbre de uma situação mais justa para o trabalhador em transportes, sua inteligência a serviço permanente do bem público, atributos sobejamente conhecidos pelos fluminenses, sobretudo pelo generoso povo de Nova Iguaçu, cidade que se acostumou a tributar a S.Exa. a merecida homenagem de uma grande e permanente votação.

O Projeto, liminarmente apoiado, entre outras, pela entidade máxima dos trabalhadores em transportes do Estado da Guanabara, vem suprir imperdoável lacuna no rol das profissões já regulamentadas. Basta ver que essa classe, tão numerosa e de tão grande peso no processo econômico nacional, foi injustamente esquecida, enquanto profissões outras, de cuja nobreza e importância não duvidamos, logravam, rapidamente, o seu regulamento oficial.

Urge, portanto, que votemos o Regulamento da Profissão de Trabalhador em Transportes Rodoviários.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



A proposição não atende apenas às reivindicações mais justas da operosa classe. Descendo a mínimos mas indispensáveis detalhes, coloca-se ao lado, igualmente, dos postulados do Governo Federal, que tem sistematicamente revelado sua preocupação em estender às forças da produção novas e atualizadas conquistas no campo do Direito do Trabalho.

Normas realistas de defesa do trabalhador, que também sejam um corpo legal a garantir a tranquilidade da empresa, são preocupações das mais caras ao Governo, na medida em que pretende alcançar efetivas condições de acréscimo nos índices de produção e produtividade, assim atendendo ao fim último de assegurar, pelos princípios do bem comum, novos padrões de bem-estar ao povo brasileiro.

Atentando para as oportunas recomendações da douta Comissão de Constituição e Justiça, adotamos as emendas de números 1, 2 e 3, como forma de expungir do texto inicial os dispositivos incompatíveis, no modo nelas apontado. Assim, a proposição preserva toda a idéia original e o seu alto objetivo, nada acrescentando ou retirando do projeto que, voltamos a afirmar, é a mais recente e notável contribuição do operoso e aplaudido parlamentar fluminense ao Direito Trabalhista brasileiro.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



O nosso voto, conseguintemente, é pela aprovação do Projeto de Lei nº 1503, de 1973, com as emendas 1, 2 e 3 da Comissão de Constituição e Justiça.

SALA DA COMISSÃO, em 13 de setembro de 1974

Deputado OSMAR LEITÃO

Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE TRABALHO E LEGISLAÇÃO SOCIAL



PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Trabalho e Legislação Social, em sua reunião ordinária, realizada em 19 de setembro de 1974, opinou, unanimemente, pela aprovação do PROJETO Nº 1.503/73, mais as Emendas 1 (um) 2 (dois) e 3 (três) da Comissão de Constituição e Justiça, nos termos do Parecer do Relator, Sr. OSMAR LEITÃO

Estiveram presentes os Senhores Deputados: José da Silva Barros-Vice-Presidente, no exercício da Presidência, Osmar Leitão, João Alves, Bezerra de Moraes, Roberto Galvani, Francisco Amaral, Henrique de La Rocque, Álvaro Galdêncio, Ítalo Conti, Fernando Cunha, Wilson Braga e Alcir Pimenta.

Sala da Comissão, em 19 de setembro de 1974.

  
JOSÉ DA SILVA BARROS,

Vice-Presidente, em exercício na Presidência

  
OSMAR LEITÃO

RELATOR



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FINANÇAS



PROJETO DE LEI Nº 1 503, DE 1 973

Regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários e dá outras providências.

Autor: Deputado JOSÉ HADDAD

Relator: Deputado IVO BRAGA

RELATÓRIO

Com a presente iniciativa, pretende o nobre Deputado JOSÉ HADDAD regulamentar a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários que, argumenta, estão marginalizados na CLT em relação a outras profissões correlatas.

Tramitando inicialmente pela douta Comissão de Constituição e Justiça, ali merece parecer pela constitucionalidade e juridicidade, sendo-lhe ainda propostas três emendas supressivas visando escoimar vícios de injuridicidade.

Examinado após pela Comissão de Trabalho e Previdência Social, ali também merece aprovação, com a adoção das emendas apresentadas pelo órgão técnico precedente.

Compete agora à Comissão de Finanças dar o seu parecer sobre a matéria.

Pelas suas atribuições não lhe cabe o exame do mérito, mas sim a posição da matéria em relação às finanças públicas.

Sob esse ângulo não fere a proposição nenhum dos aspectos atinentes ao exame desta Comissão, ou seja, não interfere na atividade financeira do Estado, quer em relação à receita, quer em relação à despesa.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



Consideramos ainda necessário ressaltar a validade das emendas apresentadas pela Comissão de Constituição e Justiça, que tornam mais perfeita a matéria proposta.

VOTO DO RELATOR

Opinamos, assim, pela aprovação do projeto, com adoção das emendas n<sup>as</sup>. 1, 2, e 3 já mencionadas.

Sala de Reuniões, em 16 de outubro de 1974

Deputado IVO BRAGA  
- Relator -



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FINANÇAS



PARECER DA COMISSÃO

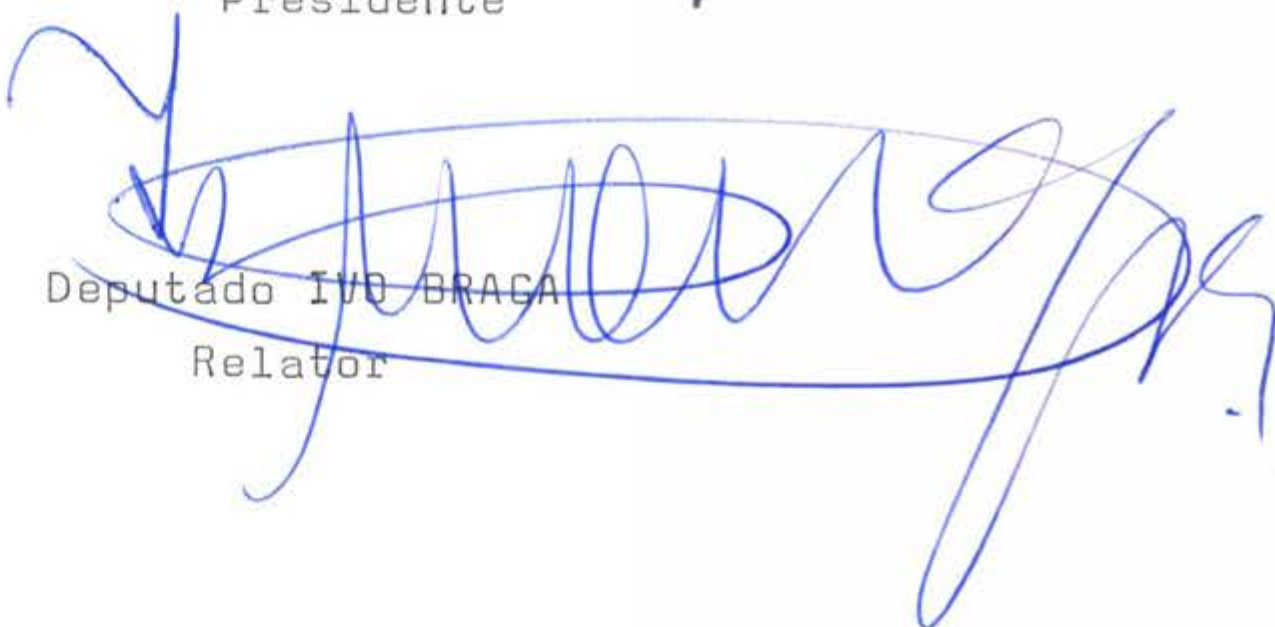
(PROJETO Nº 1.503/73)

A Comissão de Finanças, em sua reunião ordinária, realizada em 16 do corrente, opinou, unanimemente, pela aprovação do Projeto nº 1.503/73, do Senhor José Haddad, com a adoção das Emendas Nºs 1, 2 e 3, da Comissão de Constituição e Justiça, nos termos do parecer do Relator, Deputado Ivo Braga.

Compareceram os Senhores Arthur Santos - Presidente, Ildélio Martins e Athiê Coury - Vice-Presidentes, Adhemar de Barros Filho, Homero Santos, Ivo Braga, Jorge Vargas, Tourinho Dantas, Wilmar Guimarães, Cesar Nascimento, Florim Coutinho, Fernando Magalhães, João Castelo, Leopoldo Peres, Ozanan Coelho, Joel Ferreira e José Freire.

Sala da Comissão, em 16 de outubro de 1974

  
Deputado ARTHUR SANTOS  
Presidente

  
Deputado IVO BRAGA  
Relator

apv/

**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
PROJETO DE LEI Nº 1.503-A, de 1973  
(DO SR. JOSÉ HADDAD)



Regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários e dá outras providências; tendo pareceres: da Comissão de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade, com emendas; das Comissões de Trabalho e Legislação Social e de Finanças, pela aprovação, com adoção das emendas da Comissão de Constituição e Justiça.

(PROJETO DE LEI Nº 1.503, de 1973, a que se referem os pareceres).



# CÂMARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO DE LEI N.º 1.503 de 1973

**Regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários e dá outras providências.**

(Às Comissões de Constituição e Justiça, de Trabalho e Legislação Social e de Finanças).

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Aplicam-se ao pessoal empregado em qualquer setor dos transportes rodoviários, de passageiros ou de cargas os preceitos constantes desta lei.

Art. 2.º Considera-se trabalhador rodoviário, incluído nos efeitos da presente lei, o empregado que presta serviços não eventuais, sob qualquer forma:

a) a empresa de transportes rodoviários de passageiros ou de cargas;

b) no setor de transportes de empresas comerciais ou industriais que tenham atividade econômica principal que não o serviço de transportes rodoviário;

c) no setor de transportes, sob o regime da CLT, de sociedades de economia mista, entidades paraestatais e no serviço público federal, estadual e municipal;

d) em qualquer veículo rodoviário, motorizado ou não, que trafegue sob licença da autoridade competente, nas vias terrestres abertas à circulação pública, tais como ruas, avenidas, logradouros, estradas, caminhos carroçáveis ou passagens de domínio público, qualquer que seja a natureza ou finalidade e sob qualquer forma de pagamento de salário;

e) em tratores e outras máquinas rodoviárias utilizadas na construção de estradas, fazendas, granjas e chácaras.

Art. 3.º Considera-se empresa, para fins de aplicação da presente lei, a definida como tal no art. 2.º e seu § 1.º da CLT.

Art. 4.º Considera-se empregado, para todos os fins e efeitos da presente lei, o motorista profissional ou outro qualquer empregado do setor de transportes rodoviários que exerçam função não eventual, em veículo alheio, mediante qualquer forma de remuneração, inclusive quilômetro rodado ou comissão.

Art. 5.º Motorista profissional, para os efeitos desta lei, é todo aquele que, legalmente habilitado, trabalhe como empregado, conduzindo veículo automotor de qualquer espécie, seja de uso individual, coletivo ou particular e em máquinas operatrizes, tratores ou guindastes.

§ 1.º O pessoal empregado nas empresas de transportes ou outras que possuam setor de transportes e similares, para os efeitos desta lei é classificado nas seguintes categorias:

a) empregados no tráfego e equipagem dos veículos tais como: motoristas, cobradores, fiscais, despachantes e ajudantes;

b) pessoal de manutenção, conserto e conservação dos veículos, tais como: mecânicos, lanterneiros, eletricitas, borracheiros, pintores, lavadores e vigias;

c) pessoal empregado nos escritórios das empresas cuja atividade principal seja o transporte de carga ou passageiros.



2.º Ajudante de caminhão é o empregado cuja atividade consiste em acompanhar o motorista de caminhão em trânsito, ajudando-o em qualquer serviço, exceto no conduzir o veículo, tendo como principal tarefa a carga e descarga das mercadorias e a sua proteção contra avarias.

§ 3.º O cobrador ou trocador de ônibus é o empregado membro da equipagem do veículo, encarregado de cobrar as passagens dos usuários e fazer-lhes o troco necessário.

§ 4.º Para o exercício da sua atividade o trocador ou cobrador, deverá ser diplomado por Sindicato da categoria profissional, em curso promovido por este e que incluirá no seu currículo noções de relações humanas, conhecimento de ruas e outros logradouros, de hospitais, estabelecimentos públicos e escolares que habilitem a prestar informações ao público, aritmética e educação moral e cívica.

§ 5.º Aplicam-se os princípios desta lei ao motorista que trabalhe em automóvel particular de passageiro, servindo ao proprietário ou sua família, ainda que não vinculado a qualquer atividade econômica direta do empregador.

#### Da remuneração

Art. 6.º A remuneração dos motoristas e demais trabalhadores rodoviários mencionados no artigo anterior, será livremente convencionada, através de acordos coletivos ou individuais ou de decisões normativas da Justiça do Trabalho, respeitadas as leis vigentes sobre a matéria.

#### Da jornada de trabalho

Art. 7.º A jornada de trabalho do motorista profissional não excederá de 6 (seis) horas diárias ou trinta e seis horas semanais.

Art. 8.º Mediante acordo ou convenção coletiva, processada na forma do disposto do título VI da CLT, será permitida a prorrogação da jornada de trabalho do motorista até 2 (duas) horas por dia.

§ 1.º Qualquer acordo ou convenção coletiva de prorrogação da jornada de trabalho, deverá ter a duração máxima de 1 (um) ano a ser homologado pelo DETRAN e pela DRT do Estado respectivo.

§ 2.º É vedado o trabalho do motorista profissional sem que entre uma e outra jornada de trabalho, haja um período contínuo mínimo de 11 (onze) horas.

§ 3.º A remuneração das horas extras da prorrogação prevista no presente artigo será, em qualquer hipótese, de 50% (cin-

qüenta por cento) do salário-hora, ainda que o trabalho seja por quilômetro rodado ou comissão.

Art. 8.º O trabalho noturno será remunerado com um adicional de 20% (vinte por cento) sobre a remuneração percebida, incidindo, inclusive, sobre as horas extras eventuais, prestadas no período noturno.

Art. 9.º É permitido o trabalho nos transportes rodoviários em dias feriados e domingos, asseguradas pelo menos duas folgas semanais, por mês, em dias de domingo.

#### Das Cadernetas de Horário de Serviço

Art. 10. Para efeito de fiscalização do cumprimento desta lei, fica instituída a Caderneta de Horário de Serviço, que será visada pelo empregador ou seu representante ao início e fim de cada jornada de trabalho, com a indicação do horário, sendo ela conduzida, obrigatoriamente, pelo motorista, quando em serviço.

§ 1.º Quando o motorista permanecer em serviço, fora da sede da empresa empregadora, os vistos serão passados pelos agentes ou representantes do empregador, e, na sua falta, por autoridades do Ministério do Trabalho e Previdência Social ou Polícia Rodoviária Federal.

§ 2.º A falta da Caderneta de Horário de Serviço ou qualquer irregularidade na mesma, desde que não possa ser atribuída ao motorista, constituirá presunção legal contrária ao empregador nos litígios entre este e o empregado.

§ 3.º Será proibida a circulação de veículo, se o condutor do mesmo não estiver munido da "Caderneta de Horário de Serviço".

§ 4.º O Poder Executivo terá o prazo de 90 (noventa) dias para mandar expedir as "Cadernetas de Horário de Serviço", a partir da data da publicação da presente lei.

#### Disposições gerais

Art. 11. Considera-se de trabalho efetivo todo o tempo em que o empregado estiver à disposição do empregador, mesmo que não esteja na direção efetiva do veículo.

Art. 12. Respeitadas as demais disposições do Capítulo IV do Título II, da CLT, os trabalhadores rodoviários terão direito a férias anuais na seguinte proporção:

a) 30 (trinta) dias úteis, aos que tiverem ficado à disposição do empregador durante 12 (doze) meses e não tenham dado mais de 6 (seis) faltas injustificadas ao serviço, nesse período;



b) 20 (vinte) dias úteis, aos que tiverem ficado à disposição do empregador por mais de 250 (duzentos e cinquenta) dias nos 12 (doze) meses do ano contratual;

c) 15 (quinze) dias úteis, aos que tiverem ficado à disposição do empregador por mais de 200 (duzentos) dias;

d) 10 (dez) dias úteis, aos que tiverem ficado à disposição do empregador, menos de 200 (duzentos) e mais de 150 (cento e cinquenta) dias.

Art. 13. Os trabalhadores rodoviários terão direito ao pagamento de adicional de insalubridade, na proporção que vier a ser determinada pela repartição competente em matéria de segurança e higiene do trabalho.

Art. 14. Após 25 (vinte e cinco) anos de efetivo exercício da profissão, os trabalhadores rodoviários farão jus a aposentadoria especial de que trata o art. 31 da Lei n.º 3.807, de 26 de agosto de 1960 (Lei Orgânica da Previdência Social).

Art. 15. Esta lei entrará em vigor 90 (noventa) dias após a sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

#### Justificação

A Consolidação das Leis do Trabalho e as leis suplementares subsequentes já regulamentaram todas as profissões do setor de transportes, como tais consideradas as dos ferroviários, marítimos, estivadores, aviários e aeronautas. Apenas os trabalhadores em transportes rodoviários não possuem a regulamentação das atividades profissionais que exercem, medida que se impõe tanto por equidade, como da mais legítima justiça social.

A atividade de condutor de veículo rodoviário, que constitui uma categoria diferenciada dentro do sistema de organização sindical brasileira, só pode ser exercida mediante habilitação, fiscalização e disciplina, na forma da Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966 — Código Nacional de Trânsito.

O presente projeto de lei pretende consolidar e disciplinar a legislação esparsa, contendo normas gerais para a execução do trabalho no setor do transporte rodoviário, responsável por 70% das mercadorias e passageiros transportados no País, regulamentando a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários.

Assim justificando esta proposição, peço para ela o apoio de tantos quantos dos meus nobres pares possam de alguma forma con-

tribuir para seu aperfeiçoamento até final transformação em lei.

Sala das Sessões, em de agosto de 1973.  
— José Haddad.

### LEGISLAÇÃO CITADA, ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

LEI N.º 5.890  
DE 8 DE JUNHO DE 1973

Altera a legislação de previdência social e dá outras providências.

.....  
Art. 9.º A aposentadoria especial será concedida ao segurado que, contando no mínimo 5 (cinco) anos de contribuição, tenha trabalhado durante 15 (quinze), 20 (vinte) ou 25 (vinte e cinco) anos pelo menos, conforme a atividade profissional, em serviços que, para esse efeito, forem considerados penosos, insalubres ou perigosos, por decreto do Poder Executivo.

.....  
§ 2.º Reger-se-á pela respectiva legislação especial a aposentadoria dos aeronautas e a dos jornalistas profissionais.

.....  
Art. 34. Revogam-se as disposições em contrário, especialmente os Decretos-leis números 710, de 28 de julho de 1969; 795, de 27 de agosto de 1969 e 959, de 13 de outubro de 1969; as Leis números 5.610, de 22 de setembro de 1970 e 5.831, de 30 de novembro de 1972; os artigos 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, parágrafo único do artigo 37, 48, 49, 50, 51, 58, 77 e 78 da Lei n.º 3.807, de 26 de agosto de 1960.

Brasília, 8 de junho de 1973; 152.º da Independência e 85.º da República. — Emílio G. Médici — Júlio Barata.

### CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO

Aprovada pelo Decreto-lei n.º 5.452,  
de 1 de maio de 1943

#### TÍTULO I Introdução

.....  
Art. 2.º Considera-se empregador a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviço.



§ 1.º Equiparam-se ao empregador, para os efeitos exclusivos da relação de emprego, os profissionais liberais, as instituições de beneficência, as associações recreativas ou outras instituições sem fins lucrativos, que admitirem trabalhadores como empregados.

TÍTULO II

Normas Gerais de Tutela do Trabalho

CAPÍTULO II

Da Duração do Trabalho

SEÇÃO II

Da Jornada de Trabalho

Art. 58. A duração normal do trabalho, para os empregados em qualquer atividade privada, não excederá de oito horas diárias, desde que não seja fixado expressamente outro limite.

Art. 59. A duração normal do trabalho poderá ser acrescida de horas supletivas, em número não excedente de duas, mediante acordo escrito entre empregador e empregado ou mediante contrato coletivo de trabalho.

§ 1.º Do acordo ou do contrato coletivo de trabalho deverá constar, obrigatoriamente, a importância da remuneração da hora suplementar que será, pelo menos, 20% (vinte por cento) superior à da hora normal.

§ 2.º Poderá ser dispensado o acréscimo de salário se, por força de acordo ou contrato coletivo, o excesso de horas em um dia for compensado pela correspondente diminuição em outro dia, de maneira que não exceda o horário normal da semana nem seja ultrapassado o limite máximo de dez horas diárias.

Art. 61. Ocorrendo necessidade imperiosa, poderá a duração do trabalho exceder do limite legal ou convencional, seja para fazer face a motivo de força maior, seja para atender à realização ou conclusão de serviços inadiáveis ou cuja inexecução possa acarretar prejuízo manifesto.

§ 1.º O excesso, nos casos deste artigo, poderá ser exigido independentemente de acordo ou contrato coletivo e deverá ser comunicado, dentro de dez dias, à autoridade competente em matéria de trabalho, ou antes desse prazo, justificado no mo-

mento da fiscalização sem prejuízo dessa comunicação.

REGULAMENTO DO CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO

Aprovado pelo Decreto n.º 62.127 de 16 de janeiro de 1968

CAPÍTULO VI

Dos Condutores

SEÇÃO I

Da Classificação

Art. 130. Os condutores de veículos distribuem-se pelas seguintes categorias:

- I — Motorista amador;
- II — Motorista profissional;
- III — Motociclista;
- IV — Motorneiro;
- V — Operador;
- VI — Ciclista;
- VII — Carroceiro e Charretista.

Parágrafo único. Os motoristas da categoria dos profissionais dividem-se pelas classes "A", "B" e "C", segundo os veículos que lhes sejam permitido dirigir.

Art. 131. Segundo sua categoria e classe, é permitido ao condutor dirigir:

- I — Motorista amador: automóveis, camionetas, veículos mistos e triciclos motorizados da categoria particular;
- II — Motorista profissional "A": automóveis, camionetas, veículos mistos e triciclos motorizados de qualquer categoria;
- III — Motorista profissional "B": os previstos no item II, mais os caminhões até seis (6) toneladas, com ou sem reboque;
- IV — Motorista profissional "C": qualquer veículo automotor, de passageiros ou carga, ônibus elétrico e caminhão-trator;
- V — Motociclista: ciclomotores, motonetas, motocicletas de qualquer categoria;
- VI — Motorneiro: bondes;
- VII — Operador: trator de rodas, trator de esteira, trator misto e aparelhos automotores destinados a executar trabalhos agrícolas, de pavimentação ou construção;
- VII — Ciclistas: bicicletas e triciclos sem motor;

Caixa: 72

Lote: 48  
PL N.º 1503/1973

44



IX — Carroceiro e charretista: carroças, charretes e demais veículos de tração animal.

.....

### SEÇÃO III

#### Da Habilitação

.....

Art. 144. Os candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação sujeitar-se-ão aos seguintes exames, na ordem em que vão indicados:

- I — De sanidade física e mental;
- II — Psicotécnico, quando exigido neste Regulamento ou resolução do CONTRAN;
- III — Escrito ou oral, sobre a legislação de trânsito;

IV — De prática de direção;

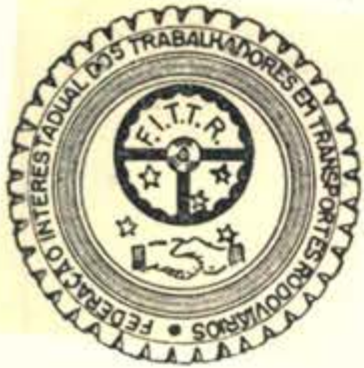
V — De conhecimento técnico de veículos, para os que se habilitarem à categoria dos profissionais.

§ 1.º O exame de sanidade física e mental terá caráter eliminatório.

§ 2.º Os exames de habilitação a cada categoria de condutor e o psicotécnico serão uniformes em todo o país, e obedecerão às normas baixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito;

§ 3.º A prova de prática de direção deverá realizar-se em veículo da espécie correspondente à categoria ou à classe à qual o candidato estiver habilitando-se.

.....



FEDERAÇÃO INTERESTADUAL DOS TRABALHADORES  
EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS

SEDE PRÓPRIA: AVENIDA RIO BRANCO, 156 - 18.º ANDAR - SALAS 1817/18/19  
TEL. 252-8366 (Edifício Avenida Central)  
RIO DE JANEIRO - Estado da Guanabara



Rio de Janeiro, GB.,  
04 de novembro 1974.

Ofício Nº 112/74

*Deferido. Ao Senhor Secretário-geral  
da mesa.*

*Em 18/11/74*

Ao  
Exmo. Sr.  
DEPUTADO FLÁVIO MARCILIO  
M.D. PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS  
BRASÍLIA=DF.

*[Handwritten signature]*  
*Presidente*

Exmo. Senhor.

REF. PROJETO DE LEI Nº 1503/73.

Servimo-nos do presente, a fim de solicitar de V.Exa. a especial fineza de determinar seja juntado aos autos do Projeto em referência a página 2 (dois) do Jornal "O GLOBO" de 28-10-1974, contendo, na íntegra, o discurso de S. Exa. o GENERAL ERNESTO GEISEL, Presidente da República, pronunciado no XII CONGRESSO NACIONAL DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES DO TRABALHO, realizado de 27 a 31 de outubro de 1974, em São Paulo.

Entendemos, salvo melhor juízo, que a matéria versada pelo discurso presidencial, tem pertinência com o Projeto em tela, eis que, neste, S. Exa. o ilustre Deputado JOSÉ HADDAD, autor do Projeto, preocupou-se com a regulamentação da atividade profissional dos motoristas, sujeitos à fadiga, ao desgaste físico e mental do trânsito das grandes cidades, que, a médio prazo são causas geradoras de acidentes de trabalho e de trânsito, e, a longo prazo, determinam a eclosão de doenças profissionais de fundo nervoso, .. psíquico, que todos nos, trabalhadores, técnicos, deputados, senadores e Presidente da República, estamos interessados em limitar, reduzir, em seus maléficos efeitos.

Respeitosas saudações

*[Handwritten signature of Omar José Gomes]*

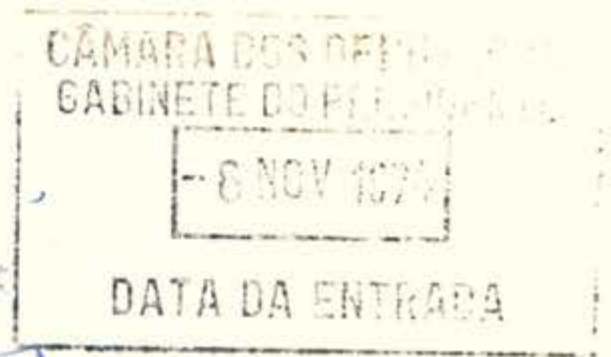
OMAR JOSÉ GOMES  
PRESIDENTE

*Encaminha-se a cargo de*

*Em 19.11.74*

HRX/74

*Paulo Affonso de Oliveira  
Sec. Geral da mesa*



# Geisel: Acidente de trabalho é um mal inaceitável

## Goiás usará Polícia Judiciária contra os abusos na propaganda

GOIANIA (O GLOBO) — A Polícia Judiciária está fiscalizando a campanha eleitoral feita no rádio e na televisão. "a fim de evitar abusos e ataques pessoais por parte de candidatos, que estavam se tornando comuns", segundo informou o TRE.

Os comitês dos dois partidos foram convocados para uma reunião, na semana passada, quando o presidente do TRE, Desembargador Fausto Xavier de Resende, determinou a imediata retirada dos cartazes de candidatos afixados em postes, árvores e outras propriedades públicas.

O presidente do TRE advertiu que, de acordo com a Resolução 9609, de 20 de junho último, os infratores estão sujeitos a multas, prisão e perda do registro de suas candidaturas. O artigo segundo da referida Resolução estabelece que "toda propaganda eleitoral será realizada sob a responsabilidade dos partidos e por eles paga, imputando-se-lhes solidariedade nos excessos praticados pelos seus candidatos e adeptos".

Segundo as autoridades judiciárias, os candidatos Habib Issa, da Arena, e Ademar e Henrique Santilo, do MDB,

intensificaram recentemente a série de ataques pessoais pela televisão, seguidos dos candidatos arenistas. Hélio Mauro e Sérgio Guimarães. Também outros, embora em menor escala, usaram dos horários gratuitos para "difamar, caluniar e insultar".

Levantamento realizado pelo TRE concluiu que o maior número de cartazes afixados em próprios públicos, em Goiânia, são dos candidatos Francisco de Castro, Libanio Araújo, Iran Saraiva, José Divino Dornelles, Trajano Guimarães, Ibsen Henrique de Castro, Lázaro Rodrigues Barbosa, Manoel dos Reis e Silva, Siqueira Campos, Vicente Miguel e Hélio Levi da Rocha.

### No Sul

PORTO ALEGRE (O GLOBO) — A fiscalização municipal iniciou a retirada de faixas e cartazes de propaganda política colocadas em prédios e vias públicas. A medida, baseada na resolução do TRE de junho passado, teve sua execução determinada pelo Prefeito Telmo Tompson Flores, que liberou cem painéis para propaganda dos partidos na Capital.

## Omissão pode levar a uma surpresa nas eleições em Sergipe

ARACAJU (O GLOBO) — Faltando menos de 20 dias para as eleições, dirigentes arenistas estaduais temem que o candidato do partido ao Senado não tenha conseguido sensibilizar inúmeros chefes políticos e cabos eleitorais do interior, nem, tampouco, a maioria dos líderes partidários que, praticamente, têm se limitado a cumprir os princípios de fidelidade partidária: nos palanques, na maioria das vezes, pedem votos para "o candidato da Arena ao Senado", sem citar nominalmente o Senador Leandro Maciel.

Essa omissão da liderança arenista pode levar o velho Senador (78 anos), que tenta sua reeleição, a um decepção final de vida pública: ser batido pelo estreante Gilvan Rocha (40 anos), candidato do MDB.

mesmo assim, a candidatura quase simbólica do MDB ao Senado acabou por fortalecer-se a ponto de analistas da política local já preverem uma vitória de Gilvan Rocha, em Aracaju, por uma diferença de nunca menos de 20 mil votos. Somente o interior

SÃO PAULO (O GLOBO) — O acidente de trabalho não representa apenas vultoso prejuízo econômico à Nação e um mal social inaceitável. Antes de mais, é um drama humano de trágicas proporções — declarou o Presidente Geisel ao inaugurar ontem à noite, em São Paulo, o XIII Congresso Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho.

O Presidente disse que sua presença naquele congresso — que qualificou de "importante" — traduz a primazia que seu Governo, "desde às primeiras horas, desejou atribuir e vem, persistentemente, atribuindo aos problemas fundamentais do homem brasileiro, em particular os da grande massa de trabalhadores das cidades e dos campos".

### O Congresso

Geisel desembarcou no Aeroporto de Congonhas às 19h45m, viajando de Brasília no BAC-One Eleven presidencial, em companhia do Ministro do Trabalho, Arnaldo Prieto. Foram imediatamente para o Palácio das Convenções, no Anhembi, onde se realiza o congresso.

Prieto inaugurou, no Anhembi, uma exposição de equipamentos e de atividades de prevenção de acidentes nas indústrias.

Além do Presidente, discursaram o Ministro e o presidente da Fundação Centro Nacional de Segurança, Higiene e Medicina, Jorge do Prado Figueiredo, entidade que organiza o Congresso, que se prolongará até o dia 31, reunindo três mil participantes.

### Perdas

Em seu discurso, Geisel revelou que "em custos dire-

## Colheita do trigo em Carazinho

PASSO FUNDO (Dos enviados especiais) — O município de Carazinho, a 310 quilômetros de Porto Alegre, recebe hoje pela primeira vez a visita do Presidente Geisel, que presidirá lá a solenidade de início da colheita de trigo no Estado. Em seguida ele irá de automóvel, numa viagem de 20 quilômetros, até Passo Fundo, onde visitará a sede da Embrapa e a prefeitura local.

Num vôo direto de São Paulo, o Presidente da República desembarcará às 8h30m na Base Aérea de Santa Maria, de onde seguirá em avião da FAB para Carazinho.

tos, as perdas da economia brasileira, devidas a acidentes, elevaram-se em 1973 a mais de um bilhão de cruzeiros.

— Se acrescentarmos os custos indiretos, teremos, no mesmo período, mais de 5 bilhões e duzentos milhões — acrescentou o Presidente.

### Viagem ao Sul

Após o discurso, o Presidente conversou com alguns participantes do congresso e seguiu para o Hotel Hilton, no centro da cidade, onde se hospedou.

Hoje de manhã, Geisel segue para o Rio Grande do Sul, onde assistirá ao início da colheita do trigo, em Carazinho, em companhia do Ministro da Agricultura, Aloysio Paulinelli.

O Presidente participará, naquela cidade, de uma concentração popular, durante a qual discursará o Prefeito, o Governador Euclides Triches, o presidente da Federação do Trigo e o Ministro Paulinelli.

De Carazinho Geisel irá a Passo Fundo, a 120 Km de distância, para visitar a Embrapa. À noite regressa a Brasília.

### No Nordeste

Na quarta-feira o Presidente viaja para Natal, a fim de inaugurar a Companhia Alcaelis do Nordeste. Viajará acompanhado do Ministro da Indústria e do Comércio, Severo Gomes.

De lá, Geisel segue para o Recife, onde lançará o Programa de Desenvolvimento de Áreas Integradas do Nordeste, na Sudene. O Ministro-Chefe da Secretaria do Planejamento, Reis Veiga, e o Ministro do Interior Rangel Reis, estarão presentes.

trigo, Tertuliano Boffil, e do prefeito Guilherme Keller Filho.

A programação prosseguirá com uma recepção e coquetel na prefeitura local e um churrasco na Cooperativa Tritícola de Carazinho, oferecido pelos agricultores da região. Terminado o almoço, o Presidente e sua comitiva seguirão de carro para Passo Fundo. Na viagem ele poderá ver as grandes plantações de trigo e linhaça da região.

Em Passo Fundo, passará pelo Campo Experimental de Trigo, antes de chegar à sede da Embrapa (Empresa Brasileira de Pesquisas Agropecuárias), onde descerrará uma placa comemorativa de sua visita e será saudado pelo

## O discurso do Presidente

"Minha presença à sessão de abertura deste importante Congresso traduz a primazia que meu Governo, desde as primeiras horas, desejou atribuir e vem, persistentemente, atribuindo aos problemas fundamentais do homem brasileiro, em particular os da grande massa de trabalhadores das cidades e dos campos.

A sociedade, como o Estado — sua expressão política de decisão, planejamento e gerência, apoiada no extraordinário poder de ação que lhe é conferido — existem para o homem que é a sua cédula individual e constitui, na verdade, sua própria razão de ser.

Ninguém se opõe, legitimamente, a que o bem-estar coletivo imponha limites aos do bem-estar egoísta e à liberdade agressiva do indivíduo, mas, sempre que isso ocorre, a justificativa única reside na resultante equilibrada das liberdades e do bem-estar geral da totalidade de cidadãos.

Dever do Estado e missão indeclinável do Governo é, pois, cuidar primordialmente do homem, de suas potencialidades a desenvolver, de suas necessidades a atender, para que o complexo social se venha a beneficiar da maior aptidão de cada um dos elementos que o compoem, lhe dão vida e lhe garantem um futuro de prosperidade e grandeza.

Em minha primeira mensagem ao Congresso Nacional, encaminhando-lhe, ao alto discernimento, projeto de lei institucional, tratei, desde logo, do desdobramento do Ministério do Trabalho e da Previdência Social. Não o fiz, apenas, para assegurar atendimento melhor, em nível mais elevado, ao setor da previdência e da assistência social que ora se renova e amplia e dinamiza.

Objetivo, também, restringir a área de atuação do antigo Ministério, de modo a permitir ao Ministro responsável dedicar-se mais intensamente ao mundo, em expansão, do trabalhador brasileiro, onde múltiplos e velhos problemas se acrescem de novos desafios, ainda mais sérios, entre eles, como dos mais significativos, os que dizem respeito à segurança do trabalho e à recuperação e reeducação dos acidentados.

Por isso, no dia consagrado ao trabalho e ao trabalhador, a primeiro de maio último, afirmei que daria atenção toda especial ao aperfeiçoamento, que se faz urgente, do sistema de proteção contra acidentes de trabalho.

Como o homem é um ser complexo por sua própria natureza, os problemas que mais o afetam, no meio social ambiente, exigirão sempre uma visão integrada. Daí a criação, logo promovida na estrutura governamental, de um Conselho de Desenvolvimento Social em que a problemática relativa tanto à saúde como ao trabalho, da previdência à assistência social, do saneamento à habi-

tação e à educação pudesse ser visualizada através de uma completa avaliação bem equilibrada e recebesse tratamento coordenado e, portanto, mais eficaz.

De fato, somente após decisão de caráter global com apoio em análises interligadas, podem os problemas específicos, setoriais e subsetoriais, merecer devida apreciação e ser bem resolvidos, como é o caso deste que aqui nos congrega — o da segurança do trabalho — que não é simples problema de legislação trabalhista com adequado e estrito controle, mas é também, em larga escala, um problema de educação, de engenharia sanitária e higiene, de tratamento médico-hospitalar, inclusive de reabilitação profissional, tanto quanto de um razoável esquema de indenizações e aposentadoria.

As estatísticas referentes a acidentes do trabalho, entre nós, são sabidamente muito mais que insatisfatórias, se não mesmo vexatórias.

Em custos diretos, as perdas da economia brasileira, devidas a acidentes, elevaram-se em 1973 a mais de um bilhão de cruzeiros.

Se acrescentarmos os custos indiretos, teremos, no mesmo período, mais de 5 bilhões e duzentos milhões. E isso significa que o País, num esforço tremendo, dispendeu, apenas no atendimento de acidentados do trabalho, soma equivalente a 70 por cento do total gasto, pelo INPS, em assistência médica à toda a população beneficiária.

Perdemos mais de duzentos e quarenta milhões de horas de trabalho e, muitíssimo mais grave do que isso, sofremos em 1973 a perda de mais de 3.000 vidas preciosas em acidentes de trabalho — uma média alarmante de 8 mortes por dia.

O acidente de trabalho, bem o vemos, não representa apenas vultoso prejuízo econômico à Nação e um mal social inaceitável. Antes de mais, é um drama humano de trágicas proporções.

Nada há, em verdade, que pague o valor de uma vida humana barbaramente truncada, mais o longo cortejo de dor e miséria que se lhe segue, no âmbito familiar.

Impõe-se, portanto, encarar o problema principalmente em termos de valores humanos e não apenas de simples valores econômicos, garantindo, da maneira eficaz e ampla possível, a tranquilidade e segurança dos trabalhadores e, mediante esta, a segurança e tranquilidade de suas famílias. Assim, não bastará considerar, em números frios, o montante do risco implícito a cada categoria de trabalho e imputar-lhe a responsabilidade ao empresário. Nem, tampouco, montar adequado sistema de reabilitação do acidentado ou cuidadoso e eficiente aparato médico-hospitalar.

O que mais importa é a estruturação de esquemas preventivos, através dos

quais, sem prejuízo da produção, antes ensinando-lhe maior coeficiente de produtividade, busque-se reduzir ao mínimo, se não eliminar, a ocorrência de acidente, tornando-o anomalia excepcional no processo produtivo.

Esse é problema que devemos enfrentar juntos, em ação coordenada — Governo, empresas e sindicatos, empresários e técnicos, empregados e empregadores.

Ao Governo Federal, através do Ministério do Trabalho, cumpre ditar a política preventivista, fiscalizar-lhe a disciplina de aplicação, baixar normas que a tornem mais e mais eficiente, alocar-lhe recursos tanto materiais como humanos e, além do mais, despertar a consciência nacional para problemática tão pungente.

Incumbe ao trabalhador o capacitar-se de sua responsabilidade pessoal em sua própria proteção, como agente e paciente que é, ao mesmo tempo, as vezes, no processo acidentário, cumprindo-lhe utilizar-se devidamente dos equipamentos de proteção e obedecer rigorosamente às regras de serviço de prevenção contra acidentes.

A empresa cabe o dever, por outro lado, de conscientizar-se de que, ao prevenir os acidentes, está, a um tempo, tranquilizando o ambiente de trabalho e assegurando melhor produtividade a seus fatores de produção. Detectar áreas críticas de maiores riscos, prover os equipamentos necessários à maior proteção possível, estabelecer adequadas normas de serviço, fiscalizar-lhes a execução com todo o rigor — são aspectos mais salientes de sua múltipla responsabilidade.

A seus técnicos, sobretudo os de nível superior, deverá exigir que saibam dar o exemplo a todos os instantes, pois nada eficiente e essencial do que isso, contra acidentes.

Mas se ao trabalhador, como pessoa humana, e à empresa como unidade de produção, faz-se chamamento, não se poderia deixar de convocar também para essa cruzada, o sindicato — entidade legalmente definida como representativa da categoria trabalhista e cooperadora do Poder Público. E' que são altos interesses coletivos, mais do que isso, interesses públicos mesmo, os que estão em jogo nesta campanha que ora aqui empreendemos.

Por isso mesmo, espero que este Congresso seja um marco expressivo no programa nacional de segurança do trabalho.

E se-lo-á, sem dúvida, se todos nós — Governo, sindicatos, empresas e trabalhadores — nos dermos esclarecida conta da responsabilidade que a cada um nos cabe nesta verdadeira campanha de redenção do trabalho".



Imposta pela alta cúpula do partido, desde o início a candidatura de Lenadro Maciel foi aceita sem qualquer entusiasmo, a ponto de provocar algumas cisões quase incontornáveis durante a escolha do seu suplente que, afinal, recaiu no ex-Governador

Arena, assim mesmo se os líderes do partido, nestes dias finais, empreenderam meios mais convincentes para sensibilizar alguns empedernidos chefes políticos e cabos eleitorais, para quem Leandro Maciel não passa de saudoso retrato na parede.)

no meio do trigal, na Granja Dóris, ele assistirá, em Carazinho, à cerimônia de início da colheita do trigo. Em seguida irá à Praça Brasil, no centro da cidade, onde ouvirá discursos do Ministro da Agricultura, Alysso Paulinelli, do presidente da Fecol

presidente da empresa. Após visitar a prefeitura local, embarcará, por volta das 15h30m, no avião da FAB que o levará de volta a Santa Maria. Novamente no avião presidencial, iniciará a viagem de regresso a Brasília.

## Rio terá uma Central de Medicamentos

Um grupo-tarefa do Ministério da Previdência Social está estudando a implantação da Central de Medicamentos na Guanabara e, também, a reformulação da prestação de assistência farmacêutica concedida pelos órgãos de previdência.

Um convênio vai ser firmado entre o INPS e a CEME para facilitar ao segurado os remédios da Central. Esse programa atingirá gradativamente todo o País, e em cada Estado será implantado um depósito de medicamentos. O presidente

nes, disse que a CEME deve servir de suporte para os órgãos de previdência, "mas vinha seguindo outros caminhos". Os estudos para implantação da CEME na Guanabara deverão ser apresentados até o dia 31 de dezembro.

QUEM LÊ JORNAL  
SABE MAIS



REPÓRTER-AMADOR  
244-2000 e 244-2304

### Anúncio para você decorar

Revestimentos em geral, feltros, camurças, tecidos, papéis nacionais e importados. Vulcatex mural, Milacron, Vulcapiso, pinturas em geral. Tudo isso Benitex Decorações fornece pelo melhor preço e garantia absoluta de perfeita colocação.



Para orçamentos sem compromisso, chame  
**BENITEX DECORAÇÕES - 252-2737**

Rua Evaristo da Veiga, 35-s/1004

# Nós trabalhamos para ajudar a fazer cada dia seu tão alegre e tranquilo como o de hoje.

Homenagem ao  
Dia do Servidor.



*Montepio dos Servidores Públicos do Brasil*

GUANABARA, RIO DE JANEIRO E ESPÍRITO SANTO:  
Av. Rio Branco, 50 - 13.º - Tels.: 243-6799 e 243-6979 - Rio

# AGORA VOCÊ TEM 105 ÔNIBUS DA METROPOLITANA PARA PASSEAR NA PONTE RIO-NITERÓI. PRÁ LÁ E PRÁ CÁ.

Você vai ver e sentir como passear na Ponte virou outro conforto. Virou outra emoção.

São 105 modernos ônibus, com todo conforto e janelas panorâmicas. Eles foram fabricados pela Metropolitana para a Coesa e a Auto Viação 1001. A Coesa faz Fonseca-Madureira, Neves-Vila Isabel e Venda da Cruz-Bangu. A Auto Viação 1001 faz Alcântara-São Cristóvão e Alcântara-Penha. Agora, use qualquer uma dessas linhas. Nunca você vai conseguir unir tão bem sua necessidade de transporte ao prazer de um passeio pela Ponte. Prá lá e prá cá. Prá cá e prá lá.

 **Fábrica  
de carrocerias  
metropolitana s.a.**

Av. Brasil, nº 8255 - Rio - GB.



**Dr. Luiz Celso C. Farias** acaba de inaugurar seu moderníssimo consultório dentário, dotado do mais avançado equipamento.  
Av. Copacabana, 1100  
Gr. 402 Tel. 255-2452.

ELE & ELA



# a Mesbla lança o olhar elegante REVLON



A Consultora de Beleza Revlon sabe o segredo dos olhos mais bonitos do mundo. E ela está aqui na Mesbla, para lhe contar este segredo e para lhe mostrar a coleção

## COLUNA DE CARLOS SWANN

### CONSTRUÇÃO

Ao mesmo tempo em que termina a preparação do seu próximo LP — "Sinal Fechado" (o nome do samba de Paulinho Viola, que regravará) —, Carlos Buarque de Holanda tranca-se em casa para escrever um livro de cem páginas. Título da obra: "Fazenda Modelo — uma novela pecuária."

### As andorinhas

O transporte de andorinhas, quase congeladas, através dos Alpes, para climas quentes, "terminou em catástrofe ecológica", de acordo com o que declara a Liga de Defesa de Animais, de Roma. Os pássaros que sobreviveram ao traslado por avião, acabaram morrendo de cansaço, desorientados completamente ao serem soltos, circulando até cair, sem rumo, no Mediterrâneo. — "Com a natureza não se brinca: a interferência do Homem terminará sempre em catástrofe", afirmou um dos ecologistas da sociedade romana.

- Setenta e duas empreiteiras, grande parte internacionais, participaram da concorrência para a construção e pavimentação da nova rodovia Rio—Juiz de Fora, que encurtará a atual distância em 25 quilômetros e economizará uma hora de tempo. Atualmente, a estrada tem 185 quilômetros. As obras começam em janeiro.



Lilibeth Monteiro de Carvalho, em foto de Johnny Salles, da Plug.

### Passe na Fórmula-1

O projeto de se estabelecer o passe (como no futebol), para os pilotos da Fórmula-1 está ganhando terreno e tudo indica que, no fim da temporada de 75, quem quiser levar o astro de uma escuderia rival terá de pagar, esteja ou não terminado o contrato. A hipótese não deixa de assustar, em primeiro lugar, a equipe Copersucar-Fittipaldi: sendo o plano contar com Emerson, quando o seu compromisso com a McLaren terminar, surgirá o paradoxo de Fittipaldi pagar por Fittipaldi para correr por Fittipaldi. Deixará a McLaren que um campeão do mundo vá embora, de graça, repetindo o erro de Collin Chapman?

### Botânica

O Cônego Dr. Raulino Reitz, diretor do Jardim Botânico, em franca atividade, organiza o XXVI Congresso Nacional de Botânica, que já recebeu apoio do Presidente Geisel. No congresso serão debatidos importantes temas sobre a preservação do meio ambiente: equilíbrio biológico na Amazônia brasileira, aproveitamento de espécies nativas, reflorestamento, floras regionais e botânica regional.



### WILSONGATE

Harold Wilson e o Partido Trabalhista estão aflitíssimos: os documentos roubados de uma das cinco residências do Premier britânico já foram — aparentemente — copiados e estão em circulação nas esferas mais indevidas de Londres. O chefe trabalhista deu conta da falta de um bom maço de papéis já no mês passado, mas só comunicou à Scotland Yard no dia 4, "quando se cansou de procurá-los em tudo quanto era canto". Trata-se de papéis, notadamente de certificados de Imposto de Renda, da época de 70, quando Wilson publicou o seu famoso livro, cujos direitos autorais nunca quis revelar e que chegaram a ser nivelados a um quarto de milhão de libras esterlinas. Os tablóides londrinos, com um prato desses, indagam se o prestígio de Wilson se manterá intacto, apesar da vitória eleitoral.

### PRESTIGIADO

Edward Heath continuará, por enquanto, à frente do Partido Conservador britânico, tendo recebido semana passada pleno e eloquente apoio do seu maior adversário, William Whitelaw. Oitenta por cento dos membros do Partido serão de acordo, porém, que Heath terá de ser substituído antes das próximas eleições na Inglaterra.

### ZONA FRANCA

• Lady Hunt, esposa do ex-Embaixador britânico, está dirigindo a coleta das contribuições brasileiras para o fundo de um milhão de libras esterlinas criado para homenagear a memória de Sir Winston Churchill, cujo centenário de nascimento se comemora este ano. \*\*\* Os açudes controlados pelo Departamento Nacional de Obras contra as Secas estão produzindo dez toneladas anuais de pescado de ótima qualidade. \*\*\* Tônia Carrero reuniu o elenco de "Tiro e Queda", sexta-feira, para comemorar as cem apresentações da peça, que sairá de cartaz no próximo dia 10.

• Aguardado, no Brasil um grupo de 18 empresários britânicos da Câmara de Comércio de Westminster, uma das maiores do Reino Unido. \*\*\* Hoje, na Sala Cecília Meireles, último concerto da série Encontros Barrocos, com o Côro de Câmara de Blumenau, Orquestra Armorial de Pernambuco e os solistas Aldo Baldin e Faustini, sob a regência de Oscar Zander. \*\*\* Num vestibular simulado, semana passada, havia uma pergunta de Moral e Cívica sobre o que é o voto vinculado. Houve 100 por cento de erros. \*\*\* Os Reis da Bélgica iniciaram ontem

completa de maquiagem Revlon para os olhos.

Este é o momento do seu encontro com a beleza. Mais cores, intrigantes consistências novas, uma forma maravilhosamente simples de tornar seus olhos muito mais atraentes do que foram até agora.

31 sombras brilhantes para os olhos! Sombras suaves, delicadas, fortes que mais parecem um sonho - todas com aquela espécie de firmeza que você achava impossível de ser encontrada em qualquer sombra. Com cores que permanecem puras e limpas, sem rachar ou desbotar.

Rimel em 6 cores maravilhosas! Cores tão fortes e resistentes que

você pode até chorar, quando as usa. Ou tomar banho. Ou mesmo, adormecer! E a exclusiva fórmula Revlon contém proteínas que alongam e fortalecem cada cílio, individualmente. De maneira natural. Verdadeira.

É o mais puro e suave delineador que existe - feito com a fantástica fórmula Revlon, ele não descasca e não racha.

Você encontrará esta fabulosa coleção de maquiagem para os olhos em nosso elegante balcão Revlon onde a Consultora de Beleza Revlon terá o maior prazer em lhe mostrar como é simples ter os olhos bonitos.



# Mesbla

**PASSEIO:** R. do Passeio, 42/54  
(Grátis Estacionamento)

**NITERÓI:** R. Visc. do Rio Branco, 511/523



Noite de gala em Nova York: Andy Warhol foi uma das presenças colunáveis da estreia do musical estrelado por Genevieve "Joana" Waite, com ele na foto

Rio, em janeiro, cientistas, botânicos e ecologistas internacionais, entre eles Lyman B. Smith e Ruth R. Smith, do National Museum of Natural History, de Washington; Angel L. Cabrera e Humberto A. Fabris, de La Plata, Argentina; Arturo Burkart e Néida S. Troncoso, de San Isidro, também na Argentina. O congresso, sem dúvida, será um dos mais importantes acontecimentos científicos do Continente americano, em 75.

• Está no Rio o Duque de Sevilla, Francisco de Bourbon Escasany, filho de D. Francisco de Bourbon y Bourbon, que é primo do Rei Afonso XIII. O título foi adquirido, em 68, em reunião do Conselho de Ministros da Espanha, que aprovou a passagem do título do avô para ele. O Duque veio ao Brasil representando o Conselho Superior Bancário da Espanha, na IV Mesa-Redonda sobre Investimentos Estrangeiros na América Latina, encerrada semana passada em Salvador. Está hospedado no Copacabana.

## BRINDE NAS SELVAS

Richard Hall acaba de publicar na Inglaterra uma fascinante biografia de Stanley, o famoso explorador. Segundo Hall, a clássica pergunta quando do encontro de Stanley com o desaparecido Dr. Livingstone — "Doctor Livingstone, I presume?" — foi seguida de uma sofisticada comemoração em plena selva africana. Stanley mandou buscar imediatamente uma garrafa de champagne (Sillery, então muito na moda) e brindou a saúde do personagem que buscava, em requintadas taças.

## BADALANDO

Como Paris está ficando pequena para os parties do Outono, o Comitê pela Restauração de Versailles foi para Nova York e lá realizou a sua grande festa anual de 500 convidados colunáveis a 500 dólares (Cr\$ 4 mil) cada. O resto da despesa, como a viagem de primeira classe de Jumbo, dos cinquenta membros do comitê, foi coberto por Wallis Findley, dono da maior galeria de arte do mundo (com filiais em Londres, Paris e outras cidades). Findley pagou também a conta do jantar-dançante no Four Roses, atualmente o mais badalado restaurante de Manhattan.

• Um novo dispositivo de pesquisas, orçado em 10 milhões de dólares, foi instalado em Los Alamos, EUA, para desenvolver reatores de energia elétrica baseados na fusão nuclear, utilizando o recurso praticamente inesgotável da água do mar como combustível. \*\*\* Para organizar e racionalizar as atividades madeireiras, a SUDAM deverá implantar doze florestas regionais de rendimento, num total de 40 milhões de hectares no Pará, Amazonas, Acre, Maranhão e território do Amapá. \*\*\* Todos os navios da frota de petroleiros nacionais poderão manter cursos do Mobral, brevemente. A experiência inicial foi no Presidente Venceslau, alfabetizando quinze tripulantes, numa viagem de três meses à URSS.

• Anne Marie e Ragner Janner recebem para jantar, amanhã. \*\*\* A partir do dia 6, Eliana Pittman faz temporada em Caracas, no Hilton Hotel. \*\*\* André Midani recebeu um grupo de artistas, homenageando Tom e Elis Regina. Entre os convidados, Cat Stevens, Gal, Caetano, Jorge Ben e outros cobras da Phonogram. \*\*\* Beth Fisher, que morou em Londres e está agora no Rio, foi homenageada por Mônica Landsberg al mare. Presentes Eduardo e Cristina Gouveia Vieira, Juca Batista, Márcio Azambuja. \*\*\* Vera e Maurice Lamzière recebem hoje para cocktail-souper. \*\*\* Já o casal Mário Bittencourt Sampaio recebe para jantar no dia 30.



Há Quanto Tempo  
Você não Luta  
por Uma Obra de Arte?

Venha lutar por uma no grande leilão de 11 de novembro

**galeria Paulo Brâme.**  
leilões de arte.

Rua João de Barros, 147 — Leblon — Tels.: 247-5628 — 247-8092

**sunflower**  
R. Visc. de Pirajá, 422-B  
IPANEMA  
267-0208

**UM TOQUE DE CLASSE**  
A Esplanada

**PSSSSSSSIU...**  
A chance de comprar  
alta moda  
pela metade  
do preço.

V. pode comprar os produtos Lanover (saias, blusas, calças, vestidos, etc) diretamente da fábrica. Quer dizer, no escritório da Lanover aqui no Rio.

Em tempo:  
este anúncio só não é maior, pra não dar bandeira.  
Av. N.S. de Copacabana, 1063 - sala 201 - sobreloja.

**LANOVER**



**20% DESCONTO ÀS NOIVAS EM TODOS OS ARTIGOS**  
*Nuance*  
REQUINTE EM TECIDOS  
AV. COPACABANA, 774

**GUIA DA ILHA DO GOVERNADOR**

PEDIDOS E PUBLICIDADES  
EDITORA PRESIDENTE  
TELS. — 252-9289 e 396-4550.

**UM TOQUE DE CLASSE**

A Esplanada

QUEM LÊ JORNAL SABE MAIS





CÂMARA DOS DEPUTADOS



EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

*Deferido - Em 30.5.75.*  
*[Assinatura]*

Requeiro através do presente audiência da Comissão de Transportes, do projeto de Lei nº 1.503/73 proposto pelo Deputado José Haddad, uma vez que o mesmo, além de seu conteúdo social, interessa também a política de transportes do País

PEDE DEFERIMENTO

Brasília, maio de 1975.

*[Assinatura]*

ALCIDES FRANCISCATO

DEPUTADO FEDERAL

TELELEX TELETYPE

NNNNCH

149 171737

ZCZC ABI 112/17

DFBR CO RJAB 65

ABI RIO RJ TEL 175 65 17 16

51



18 SET 1975

DEPUTADO CELIO BORJA  
PRESIDENTE CAMARA FEDERAL  
BRASILIA DF

APREENSIVOS POSSIBILIDADE APROVACAO PROJETO 1503-A/73  
TERMOS FOI APRESENTADO VG EMPRESAS INDUSTRIA CONSTRUCAO  
PESADA VG ATRAVES SINDICATO NACIONAL VG SOLICITAM  
VALIOSO APOIO VOSSENCIA MODIFICACOES VENHAM SER  
SUGERIDAS FIM SATISFAZER CUMPRIMENTO OBRAS INADIAVEIS  
PREVISTAS PLANOS GOVERNAMENTAIS PT RESPEITOSAS SAUDACOES PT  
ENG JORGE LUIZ DE LA ROCQUE PRESIDENTE SINDICATO  
NACIONAL INDUSTRIA CONSTRUCAO ESTRADAS PT

Anexe-se ao Processo referente ao Projeto nº 1 503-A/73. Ao Senhor Secretário-Geral da Mesa.

Em 8 /10/75

*celio borja*  
Presidente da Câmara dos Deputados

PASSE SEU TELEGRAMA POR TELEFONE  
DISQUE 135

*Em carimbo e anexo*  
*Em 09.10.75*  
*Paulo Affonso M. do Obrien*  
*Sec.-geral da Mesa*



NNNN

CAMARA DOS DEPUTADOS  
GABINETE DO PRESIDENTE  
19 SET 1975  
DATA DA ENTRADA

TELETYPE

NNNN

FONADOS BRASILIA DF TEL 535300 089 30 1900

01 OUT 1975

EXMO SR DEPUTADO CELIO BORJA  
DD PRESIDENTE CAMARA DEPUTADOS  
CONGRESSO NACIONAL PCA TRES PODERES  
BRASILIA DF

105  
ECT-CHT  
BRASILIA - DF  
- 1 OUT 1975  
Exp. Telegráfica  
MANNA  
COORD. DAS COMISSOES PERMANENTES  
557

Anexe-se ao Processo referente ao Projeto nº 1 503-A-73. Ao Senhor Secretário-Geral da Mesa.

Em 10/10/75

Presidente da Câmara dos Deputados

COMISSAO SIDICALISMO ET PREVIDENCIA SOCIAL RURAL VG IV  
ENCONTRO REGIONAL AGROPECUARIA VG EM REALIZACAO SALVADOR VG  
UNANIMIDADE SEUS MEMBROS REPRESENTANTES TODOS ESTADOS  
BRASILEIROS VG APROVARAM REIVINDICACAO SENTIDO SUPRESSAO  
NA LETRA 'E' ARTIGO SEGUNDO PROJETO-LEI 1503/A-73 VG ORA  
TRAMITACAO CONGRESSO NACIONAL VG DAS EXPRESSOES ASPAS  
FAZENDA VG GRANJAS ET CHACARAS ASPAS PT CONFIANDO ELEVADO  
ESPIRITO PUBLICO VOSSENCIA ESPERAMOS EMPENHO ATENDIMENTO  
ESTA REIVINDICACAO PT CDS SDS

FLAVIO BRITTO

PRESIDENTE CONFEDERACAO NACIONAL AGRICULTURA

Em carde. se o carta de  
Em 09.10.75  
Fauco offono m de Ob  
See faul da Mesa

PASSE SEU TELEGRAMA POR TELEFONE  
DISQUE 135

DATA DE ENTRADA  
119

NNNN

ZCZC SPO 30 /0013

S PAULO SP NR TEL 7034 100 13 1005



EXCELENTISSIMO SENHOR  
PRESIDENT DA CAMARA DOS DEPUTADOS  
BRASILIA DF

SINDICATO INSTRIA CONSTRUCAO CIVIL GRANDES ESTRUTURAS ESTADO S.  
PAULO PREOCUPADO COM O PROJETO LEI 1503 /A/ 73 VG PORQUE SUAS NOR  
MAS JA ESTAO PREVISTAS EM OUTRAS LEIS VG COMO VG CONLIDACAO LEIS DO  
TRABALHO VG LEI ORGANICA PREVIDENCIA SOCIAL VG CODIGO  
NACIONAL DE TRANSITO VG COM IMPLICACOES NEGATIVAS  
PARA ECONOMIA NACIONAL VG SOLICITA ALTO ESPIRITO COM  
PREENCAO V . ECIA VGNO SNTIDO DE  
REEXAMINAR DITO PROJETO VG OU MESMO VG SUA RETIRADA  
PAUTA VG PORQUE  
TRATA DE ASSUNTO QUE MAIS SE CONDIZ COM A CON  
VENCAO ENTRE SINDICATOS VG QUE MATERIA LEGISLATIVA  
PT RESPEIOSAS SAUDCOES PT  
MARIO EUGENIO DORSA VG  
PRESIDENTE SINDICATO PT

Anexe-se ao Processo referente ao Pro-  
jeto nº 1 503-A/73. Ao Senhor Secretá-  
rio-Geral da Mes.

Em 10/10/75

Presidente da Câmara dos Deputados

CT 1503 A 73  
COMO ESTA

*Em carimbo e cupom de -*  
*Em 21.10.75*  
*Pauco Affonso m. de Oliveira*  
*sec. geral da mes.*



TELEEX

NNNNKM

240 052103

0

ZCZC RCE A 372/05

DFBR CO PETF 037/36

FONADO RECIFE PE TEL 1393 037/36 05 2030

51



PRESIDENTE CAMARA DOS DEPUTADOS  
BRASILIA DF



SINDICATO CONSTRUCAO CIVIL PERNAMBUCO APOIA REPRESENTACAO  
 SINDICATO GRANDE ESTRUTURAS SAO PAULO REJEICAO PROJETO 1503/A  
/73 SOBRE REGULAMENTACAO PROFISSIONAL RODOVIARIOS CONTRATIOS  
 LEGIIMOS INTERESSES CONSTRUCAO CIVIL PT ATENCIOSOS CUMPRIMENTOS  
 EDSON CARVALHO BEZERRA CAVALCANTI  
 PRESIDENTE

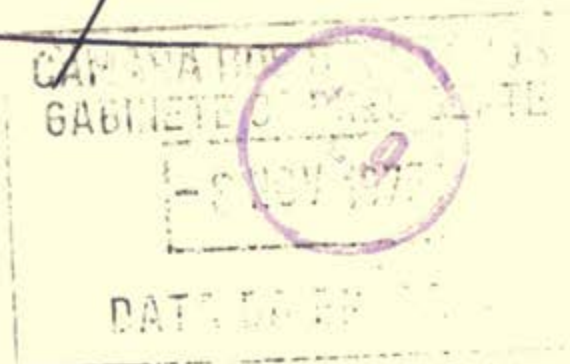
Anexe-se ao Processo referente ao Projeto nº 1 503-A/73. Ao Senhor Secretário-Geral da Mesa.

CT 1503/A /73

Em 11/11/75

Presidente da Câmara dos Deputados

*Encarthe-se o copy de  
 Em 18.11.75  
 Paulo Affonso M. de Oliveira  
 Sec. geral da Mesa.*





SINDICATO DOS CONDUTORES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS E TRABALHADORES EM TRANSPORTES URBANOS DE PASSAGEIROS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Av. Venâncio Aires, 894 — Porto Alegre : 90.000 — RS.  
Telefones: 31-7276 - 31-1817



Anexe-se ao Processo referente ao Projeto nº 1 503/73. Ao Senhor Secretário-Geral da Mesa.

Em 14/76

Celso Borja

Presidente da Câmara dos Deputados

Porto Alegre, 29 de março de 1976.

Senhor Presidente:

Temos a satisfação de nos dirigirmos a Vossa Excelência, comunicando que solicitamos a Sua Excelência, o Senhor Presidente da República, General Ernesto Geisel, apoio no sentido de um rápido curso legislativo e respectiva sanção aos projetos de lei, tramitando no Congresso Nacional, que visam regulamentar a profissão de condutores de veículos rodoviários e trabalhadores em transportes urbanos de passageiros.

É de nosso conhecimento que o transporte em geral e, em especial, o transporte rodoviário, pelo relevo que assume no mundo moderno, vem preocupando o legislador de nosso país.

O homem, operando nas rodovias, movendo veículos nas ruas e estradas, transportando pessoas, animais ou coisas, assume nessa problemática, especial relevo.

As dificuldades que enfrenta esse trabalhador, nosso associado, não são, certamente, desconhecidas de Vossa Excelência.

Os órgãos de divulgação, diariamente, veiculam um número sempre maior de acidentes de trânsito envolvendo o transporte individual ou coletivo de passageiros nas grandes cidades.

O risco à vida e à integridade física dos usuários e da população em geral, de suma gravidade, não é o único sucedâneo desse estado de coisas. Também os motoristas vêm sofrendo as consequências morais e materiais dos acidentes em que são parte. A isso se soma o número crescente de profissionais do volante que são forçados a recorrer ao Instituto Nacional de Previdência Social, que apresentam problemas que vão desde o tratamento psiquiátrico até os comezinhos problemas de coluna, tão próprios de sua atividade e das longas jornadas de trabalho.

A Sua Excelência o Senhor Presidente da Câmara Federal  
Deputado Célio Borja.

*Celso Borja*



**SINDICATO DOS CONDUTORES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS E TRABALHADORES EM TRANSPORTES URBANOS DE PASSAGEIROS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL**

Av. Venâncio Aires, 894 — Porto Alegre : 90.000 — RS.  
Telefones: 31-7276 - 31-1817



Move-nos, Senhor Presidente, o propósito de bem desempenhar o mandato que nos foi outorgado, dentro da lei e da ordem e é com esse espírito que nos dirigimos a Vossa Excelência.

Sabemos que vários projetos de lei encontram-se em tramitação no Congresso Nacional, regulamentando a profissão de trabalhador em transportes rodoviários e de motorista de táxi e, em especial, o projeto de lei nº 1503 de 1973, oriundo do 1º Congresso Nacional dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário.

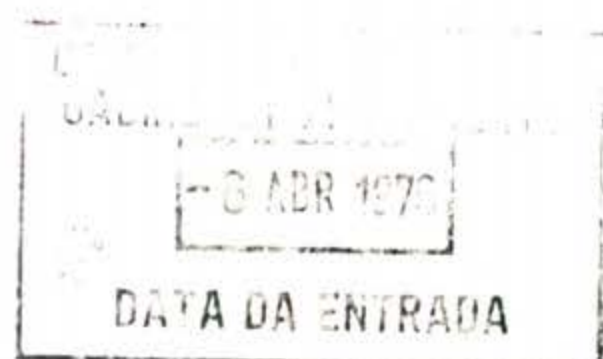
Estamos certos de contar com a compreensão e o apoio de Vossa Excelência e dessa Casa, a fim de que tais projetos tenham rápido curso legislativo. A regulamentação profissional, pela qual tanto esperamos, nos propiciará obter um tratamento adequado às nossas obrigações e oferecer um serviço responsável e qualificado ao nosso povo e ao nosso querido Brasil.

Colhemos a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência nossos protestos de alta estima e consideração.

*Waterloo Pinho Branco*

WATERLOO PINHO BRANCO - PRESIDENTE

*Curpa-se. A Coordenação das  
Comissões Permanentes. Em 22.04.76.  
Paulo Affonso m. do Oliveira  
Sec.-geral da Coord.*



# Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Anexos de Niterói

Sede Própria: Rua Marechal Deodoro, 74 - Tel. 718-3636 - Niterói - Est. do Rio de Janeiro

Base Territorial: S. Gonçalo, Itaboraí, Rio Bonito, Maricá, Saquarema, Araruama, São Pedro D'aldeia e Cabo Frio

Reconhecida nos termos dos Decretos 19.770 de 19/3/1931, 24.694 de 14/7/1934 e 1.402 de 5/7/1959

Considerada de Utilidade Pública pela Lei n.º 466, de 28/6/1949 do Estado do Rio e pelo Dec. Municipal n.º 33, de Março de 1928

Mantém assistência Judiciária, Médica, Dentária, Farmacêutica e Hospitalar, Beneficência, Curso Primário Profissional



Niterói, 01 de setembro de 1976.

OFICIO nº 553/76

Anexe-se ao Processo referente ao Projeto nº 1 503/73. Ao Senhor Secretário-Geral da Mesa.  
Em 1/10/76

Exmo. Sr. Doutor  
CELIO BORJA

*CELIO BORJA*  
Presidente da Câmara dos Deputados

DD. PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Senhor Presidente,

Esta entidade sindical, através do seu presidente, ao tomar conhecimento do pronunciamento feito pelo Deputado JOEL LIMA, no dia 24 de junho do corrente ano, conforme publicação do Diário do Congresso Nacional, da mesma data, seção 1, nº 074, quer, respeitosamente, dirigir-se a V.Excia. em nome da classe afim de agradecer aquele Parlamentar e, na oportunidade solicitar determine V.Excia. seja lido/em plenário o ofício que ora redigimos e, em o qual, registra-se apelo a fim de que seja prestigiado o Projeto do nobre Deputado José Hadadd, Projeto de nº 1.503 - Regulamentador da Atividade profissional de Motorista.

Senhor Presidente, damos o nosso testemunho da alegria e redobrada confiança depositada aos representantes do povo, quer da Arena, quer do MDB, face aos constantes pronunciamentos de interesses social e particularmente/no que concerne aos motoristas e cobradores em transportes coletivos, trabalhadores estes, que lamentavelmente, embora vítimas de uma profissão ingrata, são sempre alvo das críticas, sendo esquecidos, quase sempre por todas que são responsáveis pela segurança no trabalho e o bem estar social.

É sempre encorajador saber que não só as autoridades ministeriais do Trabalho, como também, o Poder/Legislativo, em boa hora lembra-se da segurança e bem estar dos trabalhadores rodoviários.

Finalmente, queremos dizer que o pronunciamento do Deputado JOEL LIMA, retrata a realidade e faz justiça aos trabalhadores que tem o difícil encargo de transpor -



## Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Anexos de Niterói

Sede Própria: Rua Marechal Deodoro, 74 - Tel. 718-3636 - Niterói - Est. do Rio de Janeiro

Base Territorial: S. Gonçalo, Itaboraí, Rio Bonito, Maricá, Saquarema, Araruama, São Pedro D'aldeia e Cabo Frio

Reconhecida nos termos dos Decretos 19.770 de 19/3/1931, 24.694 de 14/7/1934 e 1.402 de 5/7/1939

Considerada de Utilidade Pública pela Lei n.º 466, de 28/6/1949 do Estado do Rio e pelo Dec. Municipal n.º 33, de Março de 1928

Mantém assistência Judiciária, Médica, Dentária, Farmacêutica e Hospitalar, Beneficência, Curso Primário Profissional



Niterói,

### OFICIO

transportar riqueza nacional e, verdade se diga, se o Brasil é um País que vai pra frente, e isto é verdadeiro, os motoristas de uma forma geral são os principais responsáveis por essa gloriosa caminhada.

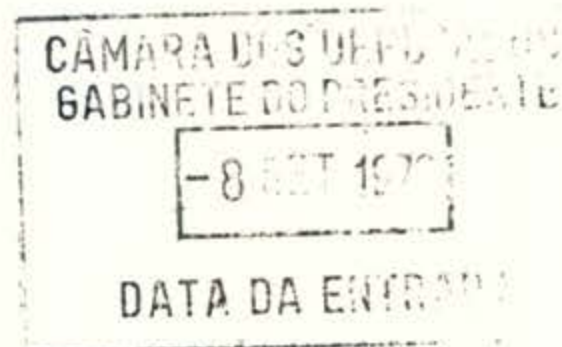
Outrossim, damos ciência que, nesta data estamos fazendo cópias do Expediente presente, a fim de amplamente divulgá-lo entre os trabalhadores, pois a regulamentação Profissional é a mais sentida reivindicação da classe em / todo o Brasil.

Sem mais, enviamos as nossas

SAUDAÇÕES RODOVIÁRIAS

*Manoel Silveira da Rocha*  
Manoel Silveira da Rocha  
Presidente

*Comunicação a Coordenação das  
Comissões Permanentes. Em 05.10.76  
Paulo Affonso M. de Oliveira  
Sec. Geral da Mem.*



E  
TELEX  
ECT

ZCZC SPO 53/15  
DFBR CO SPSP 069  
LIBERDADESPSP 7168 69 15 1500

*Projeto*



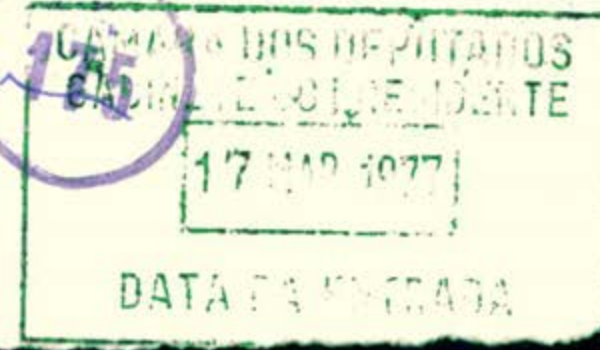
EXCELENTISSIMO PRESIDENTE CAMARA FEDERAL  
CAMARA FEDERAL  
BRASILIADF

Anexe-se ao processo referente ao  
Projeto nº 1503/73. Ao Senhor Se-  
cretário-Geral da Mesa. Em 4/4/77

*[Signature]*  
Presidente da Câmara dos Deputados

MEMBROSCATEGORIA REUNIDOS ASSEMBLEIA GERAL REALIZADA  
7/3/77 CLAMAM APROVACAO PROJETO LEI 1503/73 VG  
AUTORIA DEPUTADO JOSE HADAD VG INSTITUINDO SALARIO PROFISSIONAL  
MOTORISTA EM QUATRO SALARIOS MINIMOS VG POR  
NECESSIDADE IMPERTOSA VG APLAMENTE NOTICTADO IMPRENSA PT  
SAUDACOES PT  
FRANCISCO LTMA FREITAS PRESIDENTE SINDICATO CONDUTORES VETCU  
LOS S PAULOPT

*Anexo-se. À Coordenação das  
Comissões Permanentes. Em 04.03.77  
Paulo Affonso m. de Oliveira  
Sec. geral da Mesa.*



NNNN



PROJETO DE LEI Nº 1.503-A/73

Regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários e dá outras providências.

Autor: Deputado José Haddad

Relator: Deputado Nunes Leal

(§ 12, do art. 49, do R.I.)

RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.503-A/73, do nobre Deputado José Haddad, recebeu na Comissão de Constituição e Justiça parecer pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, com 3 emendas.

Nas Comissões de Trabalho e Legislação Social e de Finanças obteve parecer pela aprovação, conservando as emendas da Comissão de Constituição e Justiça.

Em Plenário foi requerida audiência, pelo nobre Deputado Alcides Franciscato, para que fosse ouvida a Comissão de Transportes.

Nesta Comissão foi indicado seu Relator o Deputado Abel Ávila, que opinou pela aprovação adotando as emendas da Comissão de Constituição e Justiça.

Submetido à votação em plenário, o parecer foi rejeitado.

Em cumprimento a disposições regimentais, foi designado novo Relator para redação do Parecer da Comissão, como consequência da votação ocorrida.

*NHL*



CÂMARA DOS DEPUTADOS



2.

V O T O

Designado na forma do § 12, do art. 49, do Regimento Interno, concluo pela REJEIÇÃO do Projeto em tela, consequência das razões apresentadas em anexo.

Sala da Comissão, em 19 de abril de 1978.

  
NUNES LEAL  
Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS



Brasília, 16 setembro de 1975

Senhor Presidente <sup>da</sup> Comissão de Transportes e  
Senhores Deputados.

Lemos com muita atenção tôdas as peças constantes do Projeto de Lei nº 1.503-A, de 1973, do nobre Deputado José Haddad, desde a proposição inicial até os pareceres das Comissões de Constituição e Justiça, de Trabalho e Legislação Social e de Finança, bem como o parecer do ilustre relator, Deputado Abel Ávila, que estamos no momento apreciando.

O Projeto tem o grande mérito de levantar uma questão importante, que necessita ser debatida e solucionada. Entretanto, em que pese a louvável intenção de seu autor, parlamentar dos mais ilustres desta Casa, e dos pareceres favoráveis dos senhores Deputados relatores, apresentamos nosso voto contrário ao referido Projeto, pelas razões que passamos a expor.

Em nosso entender, o Projeto de Lei nº 1.503-A não atende à realidade dos transportes no Brasil, englobando ainda pessoal de diversas atividades e funções, acarretando, se aprovado, consequências imprevisíveis para a economia do País.

Examinemos alguns de seus artigos:

Art. 4º - Considera-se empregado, para todos os fins e efeitos da presente lei, o motorista profissional ou outro qualquer empregado do setor de transportes rodoviários que exerçam função não eventual, em veículo alheio, mediante -



qualquer forma de remuneração, inclusive quilômetros rodados ou comissão.

Art. 5º - Motorista profissional, para os efeitos desta lei é todo aquele que, legalmente habilitado, trabalhe como empregado, conduzindo veículo automotor de qualquer espécie, seja de uso individual, coletivo ou particular e em máquinas operatrizes, tratores ou guindastes.

& 1º - O pessoal empregado nas empresas de transportes ou outras que possuam setor de transportes e similares, para os efeitos desta lei é classificado nas seguintes categorias :

- a) empregados no tráfego e equipagem dos veículos tais como: motoristas, cobradores, fiscais, despachantes e ajudantes ;
- b) pessoal de manutenção, conserto e conservação dos veículos, tais como: mecânicos, lanterneiros, eletricitas, borracheiros, pintores, lavradores e vigias;
- c) pessoal empregado nos escritórios das empresas cuja atividade principal seja o transporte de carga ou passageiros.

& 2º - Ajudante de caminhão é o empregado cuja atividade consiste em acompanhar o motorista de caminhão em trânsito, ajudando-o em qualquer serviço, exceto no conduzir o veículo tendo como principal tarefa a carga e descarga das mercadorias e a sua proteção contra avarias.

£ 3º - O cobrador ou trocador de ônibus é o empregado membro da equipagem do veículo, encarregado de cobrar as passagens dos usuários e fazer-lhes o troco necessário.

£ 4º - Para o exercício da sua atividade o trocador ou cobrador, deverá ser diplomado por Sindicato da categoria profissional



CÂMARA DOS DEPUTADOS



em curso promovido por este e que incluirá no seu currículo noções de relações humanas, conhecimento de ruas e outros logradouros, de hospitais, estabelecimentos públicos e escolares - que habilitem a prestar informações ao público, aritmética e educação moral e cívica.

Os Art.4º e 5º com seus parágrafos definem e especificam todos os que se beneficiarem da nova lei, abrangendo desde os motoristas até o pessoal dos escritórios, das oficinas, todos, enfim, que trabalham nas empresas de transporte.

Esses artigos, da mesma forma, estenderão a todos os motoristas, sejam de empresas construtoras, sejam de atividades agrícolas, os mesmos benefícios.

Poderia uma lei ser discriminatória, beneficiando todos os funcionários de certas empresas, no caso os transportes, e beneficiando apenas parte do pessoal das outras organizações, isto é, os motoristas, tratoristas e operadores de máquinas ?

Teríamos um sem número de questões judiciais, pois um mecânico ou um burocrata exerce exatamente as mesmas funções num e noutro caso.

Uma das falhas básicas do Projeto, em nosso entender, é essa extensão de redução de tempo de serviço a todos os funcionários das empresas de transporte.

Quanto aos condutores de veículos automotores, especialmente os motoristas, que poderiam ser considerados como desempenhando atividade que exige jornada especial de trabalho, o Projeto nº 1.503-A é incompleto no exame dos pontos fundamentais do com -



CÂMARA DOS DEPUTADOS



plexo problema do transporte rodoviário de cargas e passageiros no Brasil.

Na parte salarial, por exemplo, embora pretendendo beneficiar os trabalhadores do setor dos transportes, com a redução da jornada de serviço, deixa às partes interessadas a liberdade de estabelecer a forma de remuneração, permitindo implicitamente a utilização de salário variável, por comissão ou outra modalidade relacionada com percurso, movimento do veículo, etc.

A prática tem demonstrado que o pagamento por comissão, qualquer que seja sua modalidade, gera disputas, com desgaste dos veículos e não raro sendo causa de desastres e acidentes.

Nas linhas curtas e no transporte urbano, onde o Projeto nº 1.503-A poderia ser aplicado, as empresas de transporte coletivo seriam obrigadas a aumentar seu quadro de motoristas, assim como todo o restante do pessoal, e que importaria na majoração dos custos e conseqüente aumento das tarifas.

O preço das passagens é hoje estabelecido pela CIP, - Comissão Interministerial de Preços, tomando por base os elementos componentes do custo do transporte, inclusive, naturalmente, o do pessoal.

Desnecessário ressaltar que não se pode transferir às empresas ônus financeiro que tornem deficitários seus serviços ou que eliminem sua rentabilidade, pois iriam a falência e deixariam de existir.

Um primeiro exame do acréscimo de despesas indica que as passagens urbanas teriam que sofrer um acréscimo de 25% a 30% dependendo da estrutura da empresa, pois a incidência seria - mais acentuada nas de menor parte.

Portanto, os benefícios que se pretende conceder ao -



CÂMARA DOS DEPUTADOS



peçoal dos transportes, teriam que ser custeados por aqueles que têm que se utilizar dos transportes rodoviários coletivos, como os operários, empregados públicos e todas as classes de baixa renda.

Quanto ao transporte de longo percurso, de passageiros ou de cargas—muito especialmente o de cargas—parece-nos difícil a aplicabilidade desse Projeto.

Examinemos primeiro o transporte de pessoal.

A Diretoria de Operações do DNER, calcada nos dispositivos do Decreto nº 68.961 de 20 de Julho de 1971, estabeleceu, pela norma complementar nº 1-72, o " Regulamento dos Serviços Rodoviários Interestaduais e Internacionais de Transporte Coletivo de Passageiros "

Nas linhas inter-municipais, os Estados adotam essas mesmas Normas, fiscalizadas pelos órgãos próprios dos seus Departamentos Rodoviários.

No direito aéreo do trabalho ( Decreto nº 18, de 24 de Agosto de 1966 e Decreto nº 60.076, de 18 de Janeiro de 1967, que o regulamenta ), estão previstas tripulações simples, tripulações compostas e tripulações de reveamento.

A mesma situação existe, de fato, senão de direito, no sistema rodoviário.

Tripulação simples é constituída de um só motorista, sendo que na operação das linhas suburbanas, o motorista será obrigatoriamente auxiliado por cobrador.

Tripulação composta, ou de equipe, é constituída por dois motoristas, que se revezam regularmente nos trabalhos de direção, havendo ou não cobrador, de acordo com a conveniência dos serviços.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



As tripulações compostas são utilizadas nas viagens de longo percurso, intermunicipais ou interestaduais, com os motoristas se revezando de tres em tres horas, durante o percurso, sendo obrigatorio que a cabine de direção, isolada, disponha de " poltrona-leito ", para descanso do motorista que estiver sendo revezado.

A Norma Complementar nº 1-72, estabelece:

Art. 4º - O horário normal de trabalho do motorista do veículo de transporte coletivo de passageiros será de 8 ( oito ) horas de tempo de serviço e de 7 ( sete ) horas de tempo de direção.

§ Único - Para os motoristas que trabalham em equipe, o horário normal de trabalho será de 16 horas ( dezesseis ) de tempo global de serviço para a equipe e de 7 ( sete ) horas de tempo de direção para cada motorista, procedendo-se ao revezamento após cada período de, no máximo, 3 ( tres ) horas de tempo de direção.

O procedimento ditado pela Norma Complementar nº 1-72, onde estão definidos os significados de " Tempo de Serviço " e de " Tempo de direção ", no que se relaciona a horário de trabalho, resulta da experiência acumulada, e sua modificação radical, sem criterioso e detalhado estudo, poderia trazer graves consequências negativas.

Em tôdas as viagens interestaduais, de longo percursso, utiliza-se esse sistema de equipagem composta. No Rio Grande do Sul, as viagens intermunicipais, de duração superior a 8 horas , também usam equipagem composta.

Finalmente, as equipagens de revezamento são as que se substituem num ou em mais pontos do percurso, utilizadas em via -



CÂMARA DOS DEPUTADOS



gens de longa duração, como a Rio-Bueno Aires, que demora quase tres dias.

Reduzindo para o máximo de oito horas o tempo de serviço de cada equipagem, seria difícil coordenar e estabelecer tantos revezamentos.

Como proceder nos termos do Projeto 1.503-A, numa linha como a "Cuiabá - Porto Velho", cuja duração é de 32 horas ? - Onde deixar as tripulações que teriam que ser substituídas ? No próprio ônibus, ocupando cadeiras especiais ? E o tempo que estivessem "repousando" no ônibus, seria considerado como efetivo-reposo ?

Ocorre ainda outra circunstância. A admissão de motoristas para as linhas interestaduais e internacionais está condicionada à prévia observância das exigências de bom currículo-profissional, exame médico rigoroso, exame técnico profissional etc. Esses motoristas são ainda submetidos a novo exame completo de dois em dois anos, quando contar menos de 30 ( trinta ) anos de idade, e de ano em ano, com eletro cardiograma obrigatório, quando houver excedido aquela idade.

A Aprovação do Projeto 1.503-A implicaria na necessidade de admissão de mais 30% a 40% desses motoristas, que não existem em excesso. Pelo menos a curto prazo, o cumprimento da lei obrigaria a quebra do padrão profissional hoje exigido.

No transporte de cargas a longa distancia o problema-se agrava ainda mais.

Os transportadores soltam seus caminhões em pequenos grupos ou, mais comumente, isolados, e nunca em comboios extensos, com rigorosa disciplina de horários.

Para cada viagem, como do Rio a Porto Alegre, do Rio



CÂMARA DOS DEPUTADOS



a Recife, há um tempo médio previsto, de origem a destino, com tantas horas de direção por jornada de trabalho.

Afora isso, o motorista é mais ou menos autonomo, parando quando se sente cansado, nas horas de muito calor ou de chuva intensa, nos restaurantes de sua preferência, etc. Como observar o rigorismo exigido no Projeto 1.503-A ?

Voltemos a exemplificar com a linha Cuiabá-Porto Velho, onde quase não há apoio intermediario no longo percurso de 1.600 Km. Como proceder com os motoristas que se reveariam ao final de cada oito horas, já computadas as duas horas extras ? Deixa-los na estrada, onde não existem instalações ? Transporta-los em " poltronas- leito " ? A extensão do Projeto, atingindo tratoristas das empresas de construção e agrícolas, acarretaria também dificuldades muito grandes, quer de custo, quer de obtenção de pessoal habilitado em número suficiente. As lides da lavoura são temporárias, mas intensas em certas ocasiões, como no plantio e na colheita, limitadas pelas condições do tempo. Há que considerar essas circunstâncias e os efeitos que uma legislação inadequada poderia trazer a essas atividades e a própria economia do País.

Os tratoristas das firmas construtoras também estão sujeitos a condições muito especiais de trabalho, que diferem de acordo com o serviço a ser executado. O trabalho em um trator pesado, na remoção de rochas, ou outro equivalente, exige revezamento continuado dos tratoristas, diferentemente do trabalho em tratores ou máquinas mais leves.

Um trator pesado custa hoje mais de um milhão de cruzeiros e o empresário, apesar de seu desejo de maior rendimento, tem interesse em que a fadiga do tratorista não o leve a danifi



CÂMARA DOS DEPUTADOS



car um equipamento tão caro. Sem uma forma mais flexível de estabelecimento de horários de trabalho, encarece-se e prejudica-se o andamento das obras, sem qualquer benefício para os operadores das máquinas.

Outro aspecto que desejamos salientar é o da criação da Caderneta de Horário de Serviços, nas condições de fiscalização propostas pelo Projeto, que não prevê situações já existentes, como nas linhas internacionais. Quem iria anotar, no exterior, a Caderneta do Motorista ?

Nos transportes de carga para localidades do interior, nas entregas a domicilio, sem horário previsto, como proceder para o registro na Caderneta ?

Nas linhas de ônibus, quando o percurso se encerra de madrugada, como é comum, onde procurar a autoridade do Ministério do Trabalho ou de Polícia Federal, para a anotação obrigatória ?

Presentemente o controle do trabalho nos transportes coletivos de passageiros é feita de acordo com o estabelecido na Norma Complementar nº 1-72, como se segue:

"Art. 13º - O exercício do trabalho dos motoristas, nos serviços de que tratam estas Normas, será controlado através de gráficos constantes de guias de serviços correspondendo cada uma delas a cada dia do mês, impressas em tres vias reunidas em blocos autenticadas pela empresa contendo tantas guias quantos forem os dias do mês a que se referirem, mais 5 ( cinco ) sobressalentes."

Esse processo de controle vem funcionando razoavelmente e sua alteração terá que ser por outro que seja exequível e não sujeito a tantas excessões que o descaracterizem.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



Face as razões que apresentamos, nosso voto é pela REJEIÇÃO do Projeto.

São estas, Sr. Presidente e Srs. Deputados da Comissão de Transportes, as considerações que submetemos ao elevado e xame de V.Exas.

*Nunes Leal*  
NUNES LEAL



PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Transportes, em reunião ordinária realizada em 19 de abril de 1978, opinou pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.503-A/73, do Sr. José Haddad, que "regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários e dá outras providências", nos termos do parecer do Relator, Senhor Deputado Nunes Leal, designado na forma do § 12, do art. 49, do Regimento Interno. O parecer do Senhor Deputado Abel Ávila passou a constituir-se Voto em Separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados Murilo Rezende, Alcides Franciscato, Nabor Júnior, Bento Gonçalves, Henrique Pretti, Hidekel Freitas, Nunes Leal, Resende Monteiro, Ruy Bacelar, Vasco Neto, José de Assis, Nunes Rocha, Antonio Mota, Hélio de Almeida, Iturival Nascimento, Octacílio Almeida e Dias Menezes.

Sala da Comissão, em 20 de abril de 1978.

  
MURILO REZENDE  
Presidente

  
NUNES LEAL  
Relator



VOTO EM SEPARADO

PARECER AO PROJETO DE LEI  
Nº 1.503, DE 1973, QUE REGULAMENTA  
A PROFISSÃO DOS TRABALHADORES EM  
TRANSPORTES RODOVIÁRIOS E DÁ OU  
TRAS PROVIDÊNCIAS.

RELATOR: DEPUTADO ABEL ÁVILA

I - RELATÓRIO:

DE AUTORIA DO NOBRE DEPUTADO JOSÉ HADDAD, VEM A COMISSÃO DE TRANSPORTES O PROJETO DE LEI Nº 1.503, DE 1973, QUE REGULAMENTA A PROFISSÃO DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

JUSTIFICANDO SUA PROPOSIÇÃO, O PARLAMENTAR DIZ QUE APENAS OS TRABALHADORES EM TRANSPORTES RODOVIÁRIOS NÃO LOGRARAM REGULAMENTAÇÃO DE SUAS ATIVIDADES PROFISSIONAIS, IMPONDO-SE A PROVIDÊNCIA, POR ELE SUBMETIDA AO CONGRESSO NACIONAL, COMO DA MAIS LEGÍTIMA JUSTIÇA SOCIAL.

MAIS ADIANTE ALEGA QUE "A ATIVIDADE DE CONDUTOR DE VEÍCULO RODOVIÁRIO, QUE CONSTUI UMA CATEGORIA DIFERENCIADA DENTRO DO SISTEMA DE ORGANIZAÇÃO SINDICAL BRASILEIRA, SÓ PODE SER EXERCIDA MEDIANTE HABILITAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E DISCIPLINAÇÃO, NA FORMA DA LEI Nº 5.108, DE 21 DE SETEMBRO DE 1966 - CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO".

OBJETIVA O PROJETO ESTABELECEER NORMAS GERAIS PARA A EXECUÇÃO DO TRABALHO NO SETOR DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO, REGULANDO A PROFISSÃO DE TRABALHADORES EM TRANSPORTE RODOVIÁRIO.

AO TRAMITAR PELA DOUTA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA A MATÉRIA FOI PROFUNDAMENTE ANALIZADA EM SEUS DIVERSOS ANGULOS, TENDO O RELATOR, DEPUTADO JOSÉ BONIFÁCIO NETO, APRESENTADO TRES EMENDAS DE NRS. 1, 2 E 3, QUE SUPRIMEM O § 5º DO ARTIGO 5º, O ARTIGO 12 COM SUAS ALÍNEAS E O ARTIGO 14 DO PROJETO. ADOTADAS



ESTAS MODIFICAÇÕES, A COMISSÃO CONCLUIU PELA CONSTITUCIONALIDADE E JURIDICIDADE DA PROPOSIÇÃO, UNANIMEMENTE.

MANIFESTANDO-SE SOBRE O MÉRITO DA INICIATIVA, A COMISSÃO DE TRABALHO E LEGISLAÇÃO SOCIAL OPINOU PELA APROVAÇÃO DO PROJETO DE LEI COM AS EMENDAS DE N<sup>os</sup>. 1, 2 E 3 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA.

TAMBÉM A COMISSÃO DE FINANÇAS CONCLUIU NESTE MESMO SENTIDO, PELA UNANIMIDADE DE SEUS MEMBROS.

## II - VOTO DO RELATOR:

REGULAMENTANDO A PROFISSÃO DE TRABALHADOR EM TRANSPORTE RODOVIÁRIO, A PROPOSITURA DEFINE A CLASSE ABRANGENDO TODOS AQUELES QUE EXERCEM ATIVIDADE NÃO EVENTUAL EM VEÍCULO ALHEIO, NO SETOR RODOVIÁRIO, DISPONDO TAMBÉM SOBRE A JORNADA DE TRABALHO.

É HOJE CONSIDERÁVEL O NÚMERO DE TRABALHADORES NO SETOR, QUE RESPONDE POR CERCA DE 70% (SETENTA POR CENTO) DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS NO BRASIL.

O TRABALHO NO SETOR RODOVIÁRIO É DOS MAIS SACRIFICADOS E ESTÁ A MERE-CER A REGULAMENTAÇÃO QUE ORA EXAMINAMOS. O MÉRITO DA INICIATIVA FOI RESSALTADO PE LA COMISSÃO DO TRABALHO E LEGISLAÇÃO SOCIAL.

SÃO JUSTAS E PROCEDENTES AS REIVINDICAÇÕES DA LABORIOSA CLASSE E COINCIDEM COM AS PREOCUPAÇÕES QUE O GOVERNO FEDERAL TEM DEMONSTRADO AO ASSEGU-RAR DIREITOS ÀS FORÇAS DE PRODUÇÃO NO CAMPO DA LEGISLAÇÃO TRABALHISTA E DA PRE-VIDENCIA E ASSISTÊNCIA SOCIAL.

É PRECISO DAR TRANQUILIDADE AO TRABALHADOR, ESTABELEGENDO-SE AS NOR-MAS QUE VENHAM GARANTIR SEUS DIREITOS, POIS ASSIM FAZENDO ESTAREMOS ATRIBUINDO MELHORES PADRÕES DE BEM-ESTAR AOS BRASILEIROS.

O PROJETO DISCIPLINA DE FORMA REALISTA A ATIVIDADE DO TRABALHADOR EM TRANSPORTE RODOVIÁRIO E COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA CUIDOU DE APER-FEIÇÁ-LO AO EXTIRPAR DE SEU TEXTO ORIGINAL DISPOSITIVOS QUE SE CHOCAM NA LE-LISLAÇÃO VIGENTE.




LOUVAMOS A PROPOSIÇÃO POR SER NOTÁVEL E OPORTUNA CONTRIBUIÇÃO À LEGISLAÇÃO SOCIAL BRASILEIRA, POR TER TÃO NOBRES OBJETIVOS E REFLETIR AS NOSSAS PREOCUPAÇÕES E A MANEIRA COM QUE O CONGRESSO NACIONAL TRATA O TRABALHADOR BRASILEIRO.

PELAS RAZÕES EXPEDIDAS, OPINAMOS PELA APROVAÇÃO DO PROJETO DE LEI Nº 1.503, DE 1973, COM AS EMENDAS N.ºS. 1, 2 E 3 DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA.

É O NOSSO PARECER.

SALA DA COMISSÃO, EM 13 DE AGOSTO DE 1975

  
DEPUTADO ABEL ÁVILA  
RELATOR

## CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 1.503-B, de 1973  
(DO SR. JOSÉ HADDAD)



Regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários, e dá outras providências; tendo pareceres: da Comissão de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade, com emendas; e, das Comissões de Trabalho e Legislação Social e de Finanças, pela aprovação, com adoção das emendas da Comissão de Constituição e Justiça; da Comissão de Transportes, emitido em audiência, pela rejeição, contra o voto em separado do Sr. Abel Ávila.

(PROJETO DE LEI Nº 1.503-A, de 1973, a que se refere o parecer).



# CÂMARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO DE LEI N.º 1.503-A, de 1973

(Do Sr. José Haddad)

**Regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários, e dá outras providências; tendo pareceres: da Comissão de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade, com emendas; e, das Comissões de Trabalho e Legislação Social e de Finanças, pela aprovação, com adoção das emendas da Comissão de Constituição e Justiça.**

(PROJETO DE LEI N.º 1.503, DE 1973, A QUE SE REFEREM OS PARECERES.)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Aplicam-se ao pessoal empregado em qualquer setor dos transportes rodoviários, de passageiros ou de cargas os preceitos constantes desta lei.

Art. 2.º Considera-se trabalhador rodoviário, incluído nos efeitos da presente lei, o empregado que presta serviços não eventuais, sob qualquer forma:

a) a empresa de transportes rodoviários de passageiros ou de cargas;

b) no setor de transportes de empresas comerciais ou industriais que tenham atividade econômica principal que não o serviço de transportes rodoviários;

c) no setor de transportes, sob o regime da CLT, de sociedades de economia mista, entidades paraestatais e no serviço público federal, estadual e municipal;

d) em qualquer veículo rodoviário, motorizado ou não, que trafegue sob licença da autoridade competente, nas vias terrestres

abertas à circulação pública, tais como ruas, avenidas, logradouros, estradas, caminhos carroçáveis ou passagens de domínio público, qualquer que seja a natureza ou finalidade e sob qualquer forma de pagamento de salário;

e) em tratores e outras máquinas rodoviárias utilizadas na construção de estradas, fazendas, granjas e chácaras.

Art. 3.º Considera-se empresa, para fins de aplicação da presente lei, a definida como tal no art. 2.º e seu § 1.º da CLT.

Art. 4.º Considera-se empregado, para todos os fins e efeitos da presente lei, o motorista profissional ou outro qualquer empregado do setor de transportes rodoviários que exerçam função não eventual, em veículo alheio, mediante qualquer forma de remuneração, inclusive quilômetros rodados ou comissão.

Art. 5.º Motorista profissional, para os efeitos desta lei, é todo aquele que, legalmente habilitado, trabalhe como empregado, conduzindo veículo automotor de qualquer espécie, seja de uso individual, coletivo ou particular e em máquinas operatrizes, tratores ou guindastes.

§ 1.º O pessoal empregado nas empresas de transportes ou outras que possuam setor de transportes e similares, para os efeitos desta lei é classificado nas seguintes categorias:

a) empregados no tráfego e equipagem dos veículos tais como: motoristas, cobradores, fiscais, despachantes e ajudantes;



do pessoal de manutenção, conserto e conservação dos veículos, tais como: mecânicos, lanterneiros, eletricitas, borracheiros, pintores, lavradores e vigias;

c) pessoal empregado nos escritórios das empresas cuja atividade principal seja o transporte de carga ou passageiros.

§ 2.º Ajudante de caminhão é o empregado cuja atividade consiste em acompanhar o motorista de caminhão em trânsito, ajudando-o em qualquer serviço, exceto no conduzir o veículo, tendo como principal tarefa a carga e descarga das mercadorias e a sua proteção contra avarias.

§ 3.º O cobrador ou trocador de ônibus é o empregado membro da equipagem do veículo, encarregado de cobrar as passagens dos usuários e fazer-lhes o troco necessário.

§ 4.º Para o exercício da sua atividade o trocador ou cobrador, deverá ser diplomado por Sindicato da categoria profissional, em curso promovido por este e que incluirá no seu currículo noções de relações humanas, conhecimento de ruas e outros logradouros, de hospitais, estabelecimentos públicos e escolares que habilitem a prestar informações ao público, aritmética e educação moral e cívica.

§ 5.º Aplicam-se os princípios desta lei ao motorista que trabalhe em automóvel particular de passageiros, servindo ao proprietário ou sua família, ainda que não vinculado a qualquer atividade econômica direta do empregador.

#### Da remuneração

Art. 6.º A remuneração dos motoristas e demais trabalhadores rodoviários mencionados no artigo anterior, será livremente convencionada, através de acordos coletivos ou individuais ou de decisões normativas da Justiça do Trabalho, respeitadas as leis vigentes sobre a matéria.

#### Da jornada de trabalho

Art. 7.º A jornada de trabalho do motorista profissional não excederá de 6 (seis) horas diárias ou trinta e seis horas semanais.

Art. 8.º Mediante acordo ou convenção coletiva, processada na forma do disposto do título VI da CLT, será permitida a prorrogação da jornada de trabalho do motorista até 2 (duas) horas por dia.

§ 1.º Qualquer acordo ou convenção coletiva de prorrogação da jornada de trabalho, deverá ter a duração máxima de 1 (um) ano a ser homologado pelo DETRAN e pela DRT do Estado respectivo.

§ 2.º É vedado o trabalho do motorista profissional sem que entre uma e outra jornada de trabalho, haja um período contínuo mínimo de 11 (onze) horas.

§ 3.º A remuneração das horas extras da prorrogação prevista no presente artigo será, em qualquer hipótese, de 50% (cinquenta por cento) do salário-hora, ainda que o trabalho seja por quilômetros rodado ou comissão.

Art. 8.º O trabalho noturno será remunerado com um adicional de 20% (vinte por cento) sobre a remuneração percebida, incidindo, inclusive, sobre as horas extras eventuais, prestadas no período noturno.

Art. 9.º É permitido o trabalho nos transportes rodoviários em dias feriados e domingos, asseguradas pelo menos duas folgas semanais, por mês, em dias de domingo.

#### Das Cadernetas de Horário de Serviço

Art. 10. Para efeito de fiscalização do cumprimento desta lei, fica instituída a Caderneta de Horário de Serviço, que será visada pelo empregador ou seu representante ao início e fim de cada jornada de trabalho, com a indicação do horário, sendo ela conduzida, obrigatoriamente, pelo motorista, quando em serviço.

§ 1.º Quando o motorista permanecer em serviço, fora da sede da empresa empregadora, os vistos serão passados pelos agentes ou representantes do empregador, e, na sua falta, por autoridades do Ministério do Trabalho e Previdência Social ou Polícia Rodoviária Federal.

§ 2.º A falta da Caderneta de Horário de Serviço ou qualquer irregularidade na mesma, desde que não possa ser atribuída ao motorista, constituirá presunção legal contrária ao empregador nos litígios entre este e o empregado.

§ 3.º Será proibida a circulação de veículo, se o condutor do mesmo não estiver munido da "Caderneta de Horário de Serviço".

§ 4.º O Poder Executivo terá o prazo de 90 (noventa) dias para mandar expedir as "Cadernetas de Horário de Serviço", a partir da data da publicação da presente lei.

#### Disposições gerais

Art. 11. Considera-se de trabalho efetivo todo o tempo em que o empregado estiver à disposição do empregador, mesmo que não esteja na direção efetiva do veículo.

Art. 12. Respeitadas as demais disposições do Capítulo IV do Título II, da CLT,



os trabalhadores rodoviários terão direito a férias anuais na seguinte proporção:

a) 30 (trinta) dias úteis, aos que tiverem ficado à disposição do empregador durante 12 (doze) meses e não tenham dado mais de 6 (seis) faltas injustificadas ao serviço, nesse período;

b) 20 (vinte) dias úteis, aos que tiverem ficado à disposição do empregador por mais de 250 (duzentos e cinquenta) dias nos 12 (doze) meses do ano contratual;

c) 15 (quinze) dias úteis, aos que tiverem ficado à disposição do empregador por mais de 200 (duzentos) dias;

d) 10 (dez) dias úteis, aos que tiverem ficado à disposição do empregador, menos de 200 (duzentos) e mais de 150 (cento e cinquenta) dias.

Art. 13. Os trabalhadores rodoviários terão direito ao pagamento de adicional de insalubridade, na proporção que vier a ser determinada pela repartição competente em matéria de segurança e higiene do trabalho.

Art. 14. Após 25 (vinte e cinco) anos de efetivo exercício da profissão, os trabalhadores rodoviários farão jus a aposentadoria especial de que trata o art. 31 da Lei ... n.º 3.807, de 26 de agosto de 1960 (Lei Orgânica da Previdência Social).

Art. 15. Esta lei entrará em vigor 90 (noventa) dias após a sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

### Justificação

A Consolidação das Leis do Trabalho e as leis suplementares subseqüentes já regulamentaram todas as profissões do setor de transportes, como tais consideradas as dos ferroviários, marítimos, estivadores, aeriários e aeronautas. Apenas os trabalhadores em transportes rodoviários não possuem a regulamentação das atividades profissionais que exercem, medida que se impõe tanto por equidade, como da mais legítima justiça social.

A atividade de condutor de veículo rodoviário, que constitui uma categoria diferenciada dentro do sistema de organização sindical brasileira, só pode ser exercida mediante habilitação, fiscalização e disciplina, na forma da Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966 — Código Nacional de Trânsito.

O presente projeto de lei pretende consolidar e disciplinar a legislação esparsa, contendo normas gerais para a execução do trabalho no setor de transporte rodoviário, responsável por 70% das mercadorias e passageiros transportados no País,

regulamentando a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários.

Assim justificando esta proposição, peço para ela o apoio de tantos quantos dos meus nobres pares possam de alguma forma contribuir para seu aperfeiçoamento até final transformação em lei.

Sala das Sessões, em ... de agosto de 1973. — José Haddad.

### LEGISLAÇÃO CITADA, ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

LEI N.º 5.890  
DE 8 DE JUNHO DE 1973

### Altera a legislação de previdência social, e dá outras providências.

Art. 9.º A aposentadoria especial será concedida ao segurado que, contando no mínimo 5 (cinco) anos de contribuição, tenha trabalhado durante 15 (quinze), 20 (vinte) ou 25 (vinte e cinco) anos pelo menos, conforme a atividade profissional, em serviços que, para esse efeito, forem considerados penosos, insalubres ou perigosos, por decreto do Poder Executivo.

§ 2.º Reger-se-á pela respectiva legislação especial a aposentadoria dos aeronautas e a dos jornalistas profissionais.

Art. 34. Revogam-se as disposições em contrário, especialmente os decretos leis números 710, de 28 de julho de 1969; 795, de 27 de agosto de 1969, e 959, de 13 de outubro de 1969; as Leis números 5.610, de 22 de setembro de 1970, e 5.831, de 30 de novembro de 1972; os artigos 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, parágrafo único do artigo 37, 48, 49, 50, 51, 58, 77 e 78 da Lei n.º 3.807, de 26 de agosto de 1960.

Brasília 8 de junho de 1973; 152.º da Independência e 85.º da República. — Emilio G. Médici — Júlio Barata.

### CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO

Aprovada pelo Decreto-lei n.º 5.452 de 1.º de maio de 1943

### TÍTULO I Introdução

Art. 2.º Considera-se empregador a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviço.

REGULAMENTO DO CÓDIGO NACIONAL  
DE TRÂNSITOAprovado pelo Decreto n.º 62.127  
de 16 de janeiro de 1968

Equiparam-se ao empregador, para os efeitos exclusivos da relação de emprego, os profissionais liberais, as instituições de beneficência, as associações recreativas ou outras instituições sem fins lucrativos, que admitirem trabalhadores como empregados.

## TÍTULO II

## Normas Gerais de Tutela do Trabalho

## CAPÍTULO II

## Da Duração do Trabalho

## SEÇÃO II

## Da Jornada de Trabalho

Art. 58. A duração normal do trabalho, para os empregados em qualquer atividade privada, não excederá de oito horas diárias, desde que não seja fixado expressamente outro limite.

Art. 59. A duração normal do trabalho poderá ser acrescida de horas supletivas, em número não excedente de duas, mediante acordo escrito entre empregador e empregado ou mediante contrato coletivo de trabalho.

§ 1.º Do acordo ou do contrato coletivo de trabalho deverá constar, obrigatoriamente, a importância da remuneração da hora suplementar que será, pelo menos, 20% (vinte por cento) superior à da hora normal.

§ 2.º Poderá ser dispensado o acréscimo de salário se, por força de acordo ou contrato coletivo, o excesso de horas em um dia for compensado pela correspondente diminuição em outro dia, de maneira que não exceda o horário normal da semana nem seja ultrapassado o limite máximo de dez horas diárias.

Art. 61. Ocorrendo necessidade imperiosa, poderá a duração do trabalho exceder do limite legal ou convencionado, seja para fazer face a motivo de força maior, seja para atender à realização ou conclusão de serviços inadiáveis ou cuja inexecução possa acarretar prejuízo manifesto.

§ 1.º O excesso, nos casos deste artigo, poderá ser exigido independentemente de acordo ou contrato coletivo e deverá ser comunicado, dentro de dez dias, à autoridade competente em matéria de trabalho, ou antes desse prazo, justificado no momento da fiscalização sem prejuízo dessa comunicação.

## CAPÍTULO VI

## Dos Condutores

## SEÇÃO I

## Da Classificação

Art. 130. Os condutores de veículos distribuem-se pelas seguintes categorias:

- I — Motorista amador;
- II — Motorista profissional;
- III — Motociclista;
- IV — Motorneiro;
- V — Operador;
- VI — Ciclista;
- VII — Carroceiro e Charretista.

Parágrafo único. Os motoristas da categoria dos profissionais dividem-se pelas classes "A", "B" e "C", segundo os veículos que lhes sejam permitido dirigir.

Art. 131. Segundo sua categoria e classe, é permitido ao condutor dirigir:

- I — Motorista amador: automóveis, camionetas, veículos mistos e triciclos motorizados da categoria particular;
- II — Motorista profissional "A": automóveis, camionetas, veículos mistos e triciclos motorizados de qualquer categoria;
- II — Motorista profissional "B": os previstos no item II, mais os caminhões até 6 (seis) toneladas, com ou sem reboque;
- IV — Motorista profissional "C": qualquer veículo automotor, de passageiros ou carga, ônibus elétrico e caminhão-trator;
- V — Motociclista: ciclomotores, motonetas, motocicletas de qualquer categoria;
- VI — Motorneiro: bondes;
- VII — Operador: trator de rodas, trator de esteira, trator misto e aparelhos automotores destinados a executar trabalhos agrícolas, de pavimentação ou construção;
- VIII — Ciclistas: bicicletas e triciclos sem motor;
- IX — Carroceiro e charretista: carroças, charretes e demais veículos de tração animal.

### SEÇÃO III Da Habilitação

.....  
Art. 144. Os candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação sujeitar-se-ão aos seguintes exames, na ordem em que vão indicados:

I — De sanidade física e mental;

II — Psicotécnico, quando exigido neste Regulamento ou resolução do CONTRAN;

III — Escrito ou oral, sobre a legislação de trânsito;

IV — De prática de direção;

V — De conhecimento técnico de veículos, para os que se habilitarem à categoria dos profissionais.

§ 1.º O exame de sanidade física e mental terá caráter eliminatório.

§ 2.º Os exames de habilitação a cada categoria de condutor e o psicotécnico serão uniformes em todo o País, e obedecerão às normas baixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito.

3.º A prova de prática de direção deverá realizar-se em veículo da espécie correspondente à categoria ou à classe à qual o candidato estiver habilitando-se.  
.....

#### PARECER DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

##### I — Relatório

O Projeto cuida de regulamentar a profissão de trabalhador em transporte rodoviário.

Define essa classe, que abrange todos aqueles que, no setor, exercem função de caráter não eventual em veículo alheio.

Classifica tais empregados em três categorias, conceituando, em parágrafos próprios, o ajudante de caminhão e o trocador de ônibus.

Manda aplicar as disposições da lei ao motorista que trabalha em automóvel particular de passageiro.

Dispõe sobre a jornada de trabalho, a caderneta de horário de serviço, as férias, e finalmente sobre aposentadoria após vinte e cinco anos de efetivo exercício profissional.

Na justificação, vem explicado que a Consolidação das Leis do Trabalho e leis complementares subseqüentes já regulamentaram todas as profissões do setor de transportes, "como tais consideradas as

dos ferroviários, marítimos, estivadores, aeroviários e aeronautas."

Comenta-se, a seguir, que a atividade regulada pelo Projeto constitui categoria diferenciada dentro da organização sindical brasileira, devendo a legislação existente a respeito ser, por tudo isso, consolidada, para o fim de se disciplinar um trabalho que é responsável por setenta por cento das mercadorias e passageiros transportados no País.

##### II — Voto do Relator

Julgamos que o Projeto vem atender a uma regulamentação necessária, pois referente a uma atividade bastante sacrificada e que abriga numerosos trabalhadores.

Seu mérito será examinado pela Comissão de Trabalho e Legislação Social.

No que tange à competência de nossa Comissão, que é a de filtrar inconstitucionalidades e injuridicidades, há alguns reparos a fazer.

O § 5.º do art. 5.º não pode prevalecer, pois subordina às disposições do Projeto o motorista de empregador doméstico, o qual já tem a sua situação regida por lei especial — a de n.º 5.859/72, que "dispõe sobre a profissão de empregado doméstico."

O art. 12 não merece, por igual, aceitação. Cogita das férias. Declara, logo na alínea "a", que elas serão de trinta dias. Ora, a norma geral, que é a Consolidação das Leis do Trabalho, consagra o período de vinte dias para as do trabalhador. Não haveria, ainda, porque tratar diferentemente os empregados abarcados pelo Projeto, diante do princípio da igualdade perante a lei.

Deve, também, ser suprimido todo o art. 12, isto é, com suas alíneas, pois as mesmas se baseiam, para efeito de cálculos proporcionais, precisamente na primeira ("a"), já criticada.

Outro dispositivo a ser desacolhido é o do art. 14, assim redigido:

"Após 25 (vinte e cinco) anos de efetivo exercício da profissão, os trabalhadores rodoviários farão jus à aposentadoria especial de que trata o art. 31 da Lei n.º 3.807, de 26 de agosto de 1960 (Lei Orgânica da Previdência Social)."

A matéria de aposentadoria especial está regulada, de modo expresso, no art. 71 do Regulamento do Regime da Previdência Social, instituído pela Lei n.º 3.807/60 e baixado pelo Decreto n.º 72.771, de 6 de dezembro de 1973. Ali está dito o seguinte:

"A aposentadoria especial será concedida ao segurado que, contando no míni-





no 60 (sessenta) contribuições mensais, tenha trabalhado em atividades profissionais penosas, insalubres ou perigosas, na forma das condições abaixo."

Assim, o Projeto dispõe diferentemente da norma geral, a qual não revoga expressamente e que regula, de uma só maneira, o assunto da aposentadoria especial.

Oferecemos, enfim, três emendas, supressivas dos dispositivos apontados, para adequar o Projeto aos princípios do nosso Direito Positivo. Adotadas tais modificações, merece o Projeto parecer favorável, não só quanto à constitucionalidade, mas também no que respeita à juridicidade.

#### EMENDA N.º 1 (Supressiva)

"Suprima-se o § 5.º do art. 5.º"

#### EMENDA N.º 2 (Supressiva)

"Suprima-se o art. 12 com suas alíneas."

#### EMENDA N.º 3 (Supressiva)

"Suprima-se o art. 14."

Sala da Comissão, 25 de junho de 1974. — **José Bonifácio Neto**, Relator.

### III — Parecer da Comissão

A Comissão de Constituição e Justiça, em reunião de sua Turma "B", realizada em 25-6-74, opinou, unanimemente, pela constitucionalidade e juridicidade, com 3 (três) emendas, do **Projeto n.º 1.503/73**, nos termos do parecer do Relator.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

**José Bonifácio** — Presidente, **José Bonifácio Neto** — Relator, **Altair Chagas**, **Ferreira do Amaral**, **Hamilton Xavier**, **Ítalo Fittipaldi**, **José Alves**, **JG de Araújo Jorge**, **Miro Teixeira**, **Ruydalmeida Barbosa** e **Sévero Eulálio**.

Sala da Comissão, 25 de junho de 1974. — **José Bonifácio**, Presidente — **José Bonifácio Neto**, Relator.

#### EMENDAS ADOTADAS PELA COMISSÃO

##### N.º 1

"Suprima-se o § 5.º do art. 5.º"

Sala da Comissão, 25 de junho de 1974. — **José Bonifácio**, Presidente — **José Bonifácio Neto**, Relator.

##### N.º 2

"Suprima-se o art. 12 com suas alíneas."

Sala da Comissão, 25 de junho de 1974. — **José Bonifácio**, Presidente — **José Bonifácio Neto**, Relator.

"Suprima-se o art. 14."

Sala da Comissão, 25 de junho de 1974. — **José Bonifácio**, Presidente — **José Bonifácio Neto**, Relator.

### PARECER DA COMISSÃO DE TRABALHO E LEGISLAÇÃO SOCIAL

#### I — Relatório

O Deputado **José Haddad**, da representação do Estado do Rio de Janeiro nesta Casa, nos oferece a contribuição de um Projeto de Lei objetivando regulamentar a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários.

Considera que essa classe, ao contrário da dos ferroviários, marítimos, estivadores, aeroviários, aeronautas, etc, por uma injustiça da Consolidação das Leis do Trabalho e das leis posteriores, não foi beneficiada com a regulamentação, medida que se impõe tanto por equidade, como da mais legítima justiça social.

A proposição pretende, consolidando e disciplinando a legislação esparsa, estatuir normas gerais para a execução do trabalho no setor do transporte rodoviário, "responsável por 70% das mercadorias e passageiros transportados no País", adotando, destarte, o princípio de que a categoria diferenciada dentro da organização sindical brasileira, como no caso presente, deve ter sua atividade regulada.

Nesse sentido, o projeto define as atividades integrantes da classe, classifica seus integrantes em três categorias, abrangendo, inclusive, a conceituação do ajudante de caminhão e do trocador de ônibus. Prevê a aplicação de seus dispositivos aos motoristas de automóveis particulares, dispõe sobre a jornada de trabalho, a caderneta de horário de serviço, férias e aposentadoria.

A Comissão de Constituição e Justiça, acompanhando voto do Relator Deputado **José Bonifácio Neto**, pronunciou-se, por unanimidade, a favor do Projeto, recomendando, no entanto, emendas supressivas do § 5.º do art. 5.º; do art. 12 e suas alíneas e do art. 14. Tais dispositivos (que contrariavam lei pré-existente) poderiam obstaculizar a marcha da proposição, que está distribuída também à Comissão de Finanças.

É o Relatório.

#### II — Voto do Relator

Extremamente feliz na iniciativa **sub examen**, o ilustre Deputado **José Haddad** se



faz credor, através dela, do reconhecimento de novos contingentes de admiradores do seu profícuo trabalho parlamentar. Na verdade, se outro mérito não tivesse a proposição, valeria tão-somente por revelar à Nação a competência do autor, o seu vislumbre de uma situação mais justa para o trabalhador em transportes, sua inteligência a serviço permanente do bem público, atributos sobejamente conhecidos pelos fluminenses, sobretudo pelo generoso povo de Nova Iguaçu, cidade que se acostumou a tributar a S. Ex.<sup>a</sup> a merecida homenagem de uma grande e permanente votação.

O Projeto, liminarmente apoiado, entre outras, pela entidade máxima dos trabalhadores em transportes do Estado da Guanabara, vem suprir imperdoável lacuna no rol das profissões já regulamentadas. Basta ver que essa classe, tão numerosa e de tão grande peso no processo econômico nacional, foi injustamente esquecida, enquanto profissões outras, de cuja nobreza e importância não duvidamos, logravam, rapidamente, o seu regulamento oficial.

Urge, portanto, que votemos o Regulamento da Profissão de Trabalhador em Transportes Rodoviários.

A proposição não atende apenas às reivindicações mais justas da operosa classe. Descendo a mínimos mas indispensáveis detalhes, coloca-se ao lado, igualmente, dos postulados do Governo Federal, que tem sistematicamente revelado sua preocupação em estender às forças da produção novas e atualizadas conquistas no campo do Direito do Trabalho.

Normas realistas de defesa do trabalhador, que também sejam um corpo legal a garantir a tranqüilidade da empresa, são preocupações das mais caras ao Governo, na medida em que pretende alcançar efetivas condições de acréscimo nos índices de produção e produtividade, assim atendendo ao fim último de assegurar, pelos princípios do bem comum, novos padrões de bem-estar ao povo brasileiro.

Atentando para as oportunas recomendações da douta Comissão de Constituição e Justiça, adotamos as emendas de números 1, 2 e 3, como forma de expungir do texto inicial os dispositivos incompatíveis, no modo nelas apontado. Assim, a proposição preserva toda a idéia original e o seu alto objetivo, nada acrescentando ou retirando do projeto que, voltamos a afirmar, é a mais recente e notável contribuição do operoso e aplaudido parlamentar fluminense ao Direito Trabalhista brasileiro.

O nosso voto, conseqüentemente, é pela aprovação do Projeto de Lei n.º 1.503, de

1973, com as Emendas n.ºs 1, 2 e 3 da Comissão de Constituição e Justiça.

Sala da Comissão, em 13 de setembro de 1974. — **Osmar Leitão**, Relator.

### III — Parecer da Comissão

A Comissão de Trabalho e Legislação Social, em sua reunião ordinária, realizada em 19 de setembro de 1974, opinou, unanimemente, pela aprovação do Projeto n.º ..... 1.503/73, mais as Emendas 1 (um), 2 (dois) e 3 (três) da Comissão de Constituição e Justiça, nos termos do Parecer do Relator, Sr. Osmar Leitão.

Estiveram presentes os Senhores Deputados: José Alves, Bezerra de Moraes, Roberto Galvani, Francisco Amaral, Henrique de La Rocque, Álvaro Galdêncio, Ítalo Conti, Fernando Cunha, Wilson Braga e Alcir Pimenta.

Sala da Comissão, em 19 de setembro de 1974. — **José da Silva Barros**, Vice-Presidente, em exercício na Presidência.

### PARECER DA COMISSÃO DE FINANÇAS

#### I — Relatório

Com a presente iniciativa, pretende o nobre Deputado José Haddad regulamentar a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários que, argumenta, estão marginalizados na CLT em relação a outras profissões correlatas.

Tramitando inicialmente pela douta Comissão de Constituição e Justiça, ali merece parecer pela constitucionalidade e juridicidade, sendo-lhe ainda propostas três emendas supressivas visando escoimar vícios de injuridicidade.

Examinado, após, pela Comissão de Trabalho e Previdência Social, ali também merece aprovação, com a adoção das emendas apresentadas pelo órgão técnico precedente.

Compete agora à Comissão de Finanças dar o seu parecer sobre a matéria.

Pelas suas atribuições não lhe cabe o exame do mérito, mas sim a posição da matéria em relação às finanças públicas.

Sob esse ângulo não fere a proposição nenhum dos aspectos atinentes ao exame desta Comissão, ou seja, não interfere na atividade financeira do Estado, quer em relação à receita, quer em relação à despesa.

Consideramos ainda necessário ressaltar a validade das emendas apresentadas pela Comissão de Constituição e Justiça, que tornam mais perfeita a matéria proposta.



## II — Voto do Relator

Opinamos, assim, pela aprovação do projeto, com adoção das Emendas n.ºs 1, 2, e 3 já mencionadas.

Sala de Reuniões, em 16 de outubro de 1974. — **Ivo Braga**, Relator.

## III — Parecer da Comissão

A Comissão de Finanças, em sua reunião ordinária, realizada em 16 do corrente, opinou, unanimemente, pela aprovação do Projeto n.º 1.503/73, do Senhor José Haddad, com a adoção das Emendas n.ºs 1, 2 e 3, da Comissão de Constituição e Justiça, nos ter-

mos do parecer do Relator, Deputado Ivo Braga.

Compareceram os Senhores Arthur Santos — Presidente; Ildélio Martins e Athié Coury — Vice-Presidentes, Adhemar de Barros Filho, Homero Santos, Ivo Braga, Jorge Vargas, Tourinho Dantas, Wilmar Guimarães, Cesar Nascimento, Florim Coutinho, Fernando Magalhães, João Castelo, Leopoldo Peres, Ozanan Coelho, Joel Ferreira e José Freire.

Sala da Comissão, em 16 de outubro de 1974. — **Arthur Santos**, Presidente. — **Ivo Braga**, Relator.

Caixa: 72

Lote: 48  
PL N.º 1503/1973  
79



SINDICATO DOS CONDUTORES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS E TRABALHADORES EM TRANSPORTES URBANOS DE PASSAGEIROS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Av. Venâncio Aires, 894 — Porto Alegre: 90.000 — RS.  
Telefones: 31-72-76 e 31-18-17



CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO

O SINDICATO DOS CONDUTORES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS E TRABALHADORES EM TRANSPORTES URBANOS DE PASSAGEIROS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL e o SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL, ambas sediadas nesta cidade, sua base territorial, estabelecem convenção coletiva de trabalho em conformidade com as cláusulas seguintes:

I - A presente convenção alcançará exclusivamente os representantes das entidades convenentes na base territorial de Porto Alegre.

II - Fica estabelecido um salário fixo para MOTORISTAS, FISCALIS, LARGADORES e COBRADORES, correspondente a oito (8) horas normais de trabalho ou duzentos e quarenta (240) horas mensais.

III - O salário fixo aludido na cláusula anterior será:

|                             |                      |
|-----------------------------|----------------------|
| MOTORISTAS e FISCALIS ..... | CR\$ 980,00 mensais; |
| LARGADORES .....            | CR\$,720,00 mensais; |
| COBRADORES .....            | CR\$ 570,00 mensais. |

IV - Aos valores discriminados na cláusula anterior será acrescida a importância de CR\$ 20,00 fixos mensais, a título de ressarcimento das despesas de aquisição de uniforme.

V - A jornada normal de trabalho será de oito (8) horas diárias. As horas extraordinárias diurnas serão pagas de acordo com os percentuais estabelecidos na Consolidação das Leis do Trabalho. A hora extraordinária noturna será acrescida desses percentuais e do adicional noturno.

VI - O salário e a remuneração estabelecidos nas cláusulas III e V terão vigência na mesma data em que for autorizada e cobrança do aumento tarifário concedido pela PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE.

VII - Nenhum empregado sofrerá redução em seus ganhos, sob pena de ser considerada a alteração como ilícita, nos termos do art. 463 da Consolidação das Leis do Trabalho.

VIII - Nenhum empregado maior poderá ser admitido com salário in

SINDICATO DOS CONDUTORES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS E TRABALHADORES EM TRANSPORTES URBANOS DE PASSAGEIROS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Av. Venâncio Aires, 894 — Porto Alegre: 90.000 — RS.  
Telefones: 31-72-76 e 31-18-17



ferior ao ora estabelecido. O salário dos empregados que, atualmente, estejam em base inferior à fixada nas cláusulas III e V deverá ser complementado até aqueles valores.

IX - O pagamento do repouso semanal obedecerá à média da remuneração auferida na semana anterior à sua concessão.

X - A época de pagamento ficará a cargo de cada representante do segundo conveniente, atendendo suas peculiaridades administrativas, desde que não contrarie os preceitos consolidados.

XI - Durante a jornada de trabalho, haverá um intervalo de, no mínimo, uma (1) hora e, no máximo, duas (2) horas, para repouso e alimentação, atendidas as peculiaridades de transporte coletivo de passageiros, sendo computáveis quaisquer outros intervalos como tempo efetivo de serviço para os efeitos legais.

XII - Em caso de desarranjo ou avaria no veículo, o empregado receberá o valor da jornada correspondente.

XIII - A prestação de contas dos cobradores e de quaisquer outros empregados a isso obrigados será efetuada diretamente aos recebedores, que fornecerão o recibo correspondente. O tempo dispendido na prestação de contas será computado como de serviço efetivo para todos os efeitos legais.

XIV - Os comprovantes de pagamento serão fornecidos em duas vias, uma das quais ficará em posse do empregado.

XV - Os empregadores deverão dar preferência à admissão de empregados sindicalizados, atendendo à informação prestada, por escrito, ao interessado pelo primeiro conveniente.

XVI - As empresas procederão ao desconto de 10% sobre os salários de CR\$ 980,00, CR\$ 720,00 e CR\$ 570,00, respectivamente motoristas e fiscais, largadores, cobradores, no primeiro mês de vigência desta convenção, desde que não haja oposição do empregado dez (10) dias antes de ser efetivado, recolhendo-o aos cofres do primeiro conveniente, mediante relação em duas vias, em que conste o nome do empregado, salário, valor recolhido, número da matrícula sindical. Na mesma ocasião, as empresas fornecerão idêntica relação dos empregados que não foram beneficiados com o aumento salarial.

XVII - O prazo de vigência desta convenção será de UM ANO, a jus-



SINDICATO DOS CONDUTORES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS E TRABALHADORES EM TRANSPORTES URBANOS DE PASSAGEIROS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Av. Venâncio Aires, 894 — Porto Alegre: 90.090 — RS.  
Telefones: 31-72-76 e 31-18-17



tando-se que a prorrogação ou revisão parcial ou total de seus dispositivos será objeto de negociação dentro dos sessenta (60) dias anteriores ao término da vigência, observando-se o estipulado na cláusula VI, as disposições legais e os Pré-Julgados atinentes à espécie.

XVIII - Os Sindicatos convenentes, considerando as boas relações que devem e deverão existir entre seus integrantes, desistem do prosseguimento do processo de Dissídio Coletivo TRT - 4ª Região - 1819/73, comprometendo-se a formalizar a desistência, bem como das reclamatórias propostas pela categoria profissional convenente contra as representadas pela categoria econômica, decorrentes da sentença normativa proferida nos autos do Dissídio Coletivo TRT - 4ª Região - 743/67.

XIX - As divergências surgidas entre os convenentes pela aplicação da presente convenção serão, antes de se buscar a solução judicial, obrigatoriamente objeto de tentativa de solução entre as entidades firmatárias.

XX - Os direitos e deveres dos empregados e das empresas serão os discriminados na Consolidação das Leis do Trabalho e na legislação esparsa que regula as relações de emprego, além do previsto na presente convenção, resolvidas as controvérsias, *im*possibilitada uma anterior composição amigável entre ambos, pela Justiça do Trabalho.

XXI - Em caso de violação dos dispositivos da presente convenção, fica estabelecida, para os empregados, uma multa de 1/3 de seu salário diário, recolhida em favor da respectiva empresa e, para os Sindicatos e empresas, uma multa correspondente à metade do salário mínimo vigente.

A multa de um Sindicato será recolhida em favor do outro.

A multa das empresas em favor da entidade profissional.

XXII - Cópias autenticadas da presente convenção serão afixadas, de maneira visível, na sede dos Sindicatos e das empresas, dentro de cinco (5) dias depois de efetuado o depósito de que trata a lei para este instrumento.

XXIII - A presente convenção será lavrada em três (3) vias de 1 cópia teor, das quais a primeira ficará em poder do SINDICATO DOS CONDUTORES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS E TRABALHADORES



SINDICATO DOS CONDUTORES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS E TRABALHADORES EM TRANSPORTES URBANOS DE PASSAGEIROS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Av. Venâncio Aires, 894 — Porto Alegre: 90.000 — RS.  
Telefones: 31-72-76 e 31-18-17



EM TRANSPORTES URBANOS DE PASSAGEIROS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL, a segunda com o SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL e a terceira será encaminhada pelos convenientes à Delegacia Regional do Ministério de Trabalho, para fins de registro e arquivo.

E, por assim estarem de acordo, firmam o presente para um só efeito legal.

Porto Alegre, 30 de julho de 1975

SINDICATO DOS CONDUTORES DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS E TRABALHADORES EM TRANSPORTES URBANOS DE PASSAGEIROS NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

*Walter Pinho Branco*  
Walter Pinho Branco  
Presidente

Sind. das Emps. de Transps. Rodoviários no Est. do R. G. do Sul

*Antonio Demarchi Chula*  
Antonio Demarchi Chula  
PRESIDENTE

A presente Convenção (Contrato) Coletivo de Trabalho foi depositada, Registrada e arquivada nesta D.T.T., de acordo com o art. 614 e seus parágrafos da C.L.T. de decreto lei 229/57. Unica: proc: D.R.T. / 005539/75

Porto Alegre, 04/08/1975

*Stefano Suguroz*



para exceder os prazos previstos neste artigo.

§ 2º No caso de rescisão administrativa será feita pelo Grupo de Trabalho de Brasília notificação ao interessado, na qual se marcará o prazo para restituição do imóvel, sem que a União Federal fique obrigada a pagar ao morador indenização de qualquer espécie.

Art. 12. As unidades residenciais da União, invadidas, em Brasília, serão reintegradas, mediante ação administrativa do Grupo de Trabalho de Brasília e sujeito às penalidades legais pelos danos causados ao imóvel.

Art. 13. Ficam mantidos os contratos ou convênios sobre arrendamento de imóveis residenciais, realizados entre o Governo da União e os órgãos da administração indireta, em Brasília, celebrados de conformidade com os Decretos ns. 41.767, de 30 de outubro de 1956; 47.370, de 4 de dezembro de 1959; 1.455, de 15 de novembro de 1962 e 54.371, de 2 de outubro de 1964.

Art. 14. Os imóveis residenciais construídos ou adquiridos pelo Grupo de Trabalho de Brasília, no Distrito Federal, poderão ser alienados, pelo citado órgão, aos seus legítimos ocupantes, na forma estabelecida pelo Decreto nº 56.793, de 27 de agosto de 1955.

§ 1º O produto da venda será incorporado, integralmente, como parte da União, no Fundo Rotativo instituído pelo § 5º do art. 65, da Lei nº 4.300, de 21 de agosto de 1964.

§ 2º O Grupo de Trabalho de Brasília submeterá à Presidência da República, dentro de 60 (sessenta) dias, a relação dos imóveis que devam ser alienados, considerando os aspectos do processo da mudança da Capital.

Art. 15. O disposto neste Decreto-lei se aplicará aos órgãos dos Três Poderes da União e da administração indireta, responsáveis, no que lhes couber, pela sua fiel execução, os quais comunicarão ao Grupo de Trabalho de Brasília as alterações ocorridas com o seu pessoal, desde que tenham residências ocupadas sob regime estabelecido neste decreto-lei.

Art. 16. O disposto no presente decreto-lei se aplicará, também, em Brasília, aos contratos celebrados entre o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e pessoas físicas ou jurídicas, para uso de imóveis cabendo ao Grupo de Trabalho de Brasília a obrigação do cumprimento das normas estatuidas neste decreto-lei, a requerimento da entidade proprietária.

Art. 17. As ocupações de imóveis residenciais no Distrito Federal de que trata este decreto-lei, não estão sujeitas à Lei do Inquilinato, regendo-se exclusivamente, por este decreto-lei e, nos casos omissos, subsidiariamente, no que couber, pelas disposições do Decreto-lei nº 9.760, de 5 de setembro de 1946.

Art. 18. Fica o Grupo de Trabalho de Brasília, como encarregado da distribuição das unidades residenciais sob sua administração, na Capital da República, obrigado a apresentar à Presidência da República, dentro de 90 (noventa) dias, projeto regulamentando o presente decreto-lei.

Art. 19. Nas alienações de imóveis decorrentes do disposto neste Decreto-lei será sempre aplicado o princípio da correção monetária de que trata o Decreto-lei nº 19, de 30 de agosto de 1956.

Art. 20. Este decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 21 de novembro de 1965; 145º da Independência e 73º da República.

H. CASTELLO BRANCO

Eduardo Lopes Rodrigues

L. G. do Nascimento e Silva

DECRETO-LEI Nº 77 — DE 23 DE NOVEMBRO DE 1965

Acréscima alínea à Lei nº 4.476, de 12 de novembro de 1964, que estabelece a precedência funcional entre Oficiais Gerais dos postos de Almirante-de-Esquadra, General-de-Exército e Tenente-Brigadeiro.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o ar-

tigo 30 do Ato Institucional nº 2, de 27 de outubro de 1965, decreta:

Art. 1º Fica acrescentada a alínea j ao art. 1º da Lei nº 4.476, de 12 de novembro de 1964, com a seguinte redação:

"j) Chefe da Delegação Brasileira na Comissão Militar Mista Brasil-Estados Unidos e Presidente da mesma Comissão."

Art. 2º O presente decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 23 de novembro de 1965; 145º da Independência e 73º da República.

H. CASTELLO BRANCO

Zilmar Araripe

Ademar de Queiroz

Eduardo Gomes

DECRETO-LEI Nº 78 — DE 2 DE DEZEMBRO DE 1966

Altera e acrescenta dispositivos no Decreto-lei nº 18, de 24 de agosto de 1956, que dispõe sobre o exercício da profissão do aeronauta e da outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 30 do Ato Institucional nº 2, de 27 de outubro de 1965 ouvido o Conselho de Segurança Nacional, decreta:

Art. 1º Os §§ 2º e 3º do art. 1º do Decreto-lei nº 18, de 24 de agosto de 1956, passam a vigorar com a seguinte redação:

"§ 2º As ampliações dos limites das horas de trabalho deverão ser comunicadas pelo Comandante ao empregador, no prazo de 24 (vinte e quatro) horas após o voo, e qual, quinzenalmente, as submeterá à apreciação do órgão competente do Ministério da Aeronáutica.

§ 3º Para as tripulações simples, o trabalho noturno não excederá de 10 (dez) horas."

Art. 2º Acrescente-se o § 4º ao artigo 11 do Decreto-lei nº 18, de 24

de agosto de 1956, com a seguinte redação:

"§ 4º Para as tripulações simples, nos horários mistos assim entendidos os que abrangem períodos diurnos e noturnos, a hora de trabalho noturno será computada como de 52 minutos e 20 segundos."

Art. 3º O "caput" do art. 14 do Decreto-lei nº 18, de 24 de agosto de 1956, passa a vigorar com a redação a seguir indicada, sendo o seu parágrafo único reenumerado para 1º e acrescentado ao referido artigo o § 2º:

"Art. 14. Repouso é o espaço de tempo entre duas jornadas, durante o qual é assegurado ao aeronauta um descanso conveniente.

§ 1º Após cada jornada é assegurado ao aeronauta um repouso mínimo em função das horas de trabalho despendidas, de acordo com o quadro abaixo:

Até 12 horas de trabalho ... 11 h  
De 13 a 16 horas de trabalho 13 h  
De 18 a 20 horas de trabalho 24 h

§ 2º As ampliações dos limites de horas de trabalho previstas no § 1º do art. 11 não serão computadas para efeito de cálculo das horas de repouso de que trata o § 1º deste artigo."

Art. 4º O presente decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Brasília 8 de dezembro de 1966; 145º da Independência e 73º da República.

H. CASTELLO BRANCO

Eduardo Gomes

L. G. do Nascimento e Silva

DECRETO-LEI Nº 79 — DE 11 DE DEZEMBRO DE 1966

Institui normas para a fixação de preços mínimos e execução das operações de financiamento e aquisição de produtos agropecuários e outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 9º § 1º do Ato Institucional nº 4, de 7 de dezembro de 1966, resolve baixar o seguinte Decreto-lei.



à Cidade Universitária e localização do setor residencial da Universidade de Santa Maria, no Estado do Rio Grande do Sul, correndo as despesas a conta dos recursos próprios existentes no orçamento vigente, consignado à Universidade.

Brasília, 16 de janeiro de 1967; 146º da Independência e 79º da República.

H. CASTELLO BRANCO  
Raymundo Moniz de Aragão

DECRETO Nº 60.073 — DE 16 DE JANEIRO DE 1967

Autoriza o Serviço do Patrimônio da União a aceitar a doação de terreno que menciona, situado no Município de Voluporanga, Estado de São Paulo.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 87, inciso I, da Constituição Fe-

deral e de acordo com os artigos 1.165 e 1.180, do Código Civil, decreta:

Art. 1º Fica o Serviço do Patrimônio da União autorizado a aceitar a doação que, de acordo com a Lei Municipal nº 687, de 3.9.65, o Município de Voluporanga, Estado de São Paulo, quer fazer à União Federal, do terreno com 20 (vinte) metros de frente e área de 400m<sup>2</sup> (quatrocentos metros quadrados), situado na rua São Paulo, esquina da rua Mato Grosso naquele Município, tudo de acordo com os elementos constantes do processo protocolizado no Ministério da Fazenda, sob o nº 55.070, de 1960;

Art. 2º Destina-se o terreno a que se refere o artigo anterior à construção de um prédio para a Agência Postal Telegráfica local.

Brasília, 16 de janeiro de 1967; 146º da Independência e 79º da República.

H. CASTELLO BRANCO  
Octavio Bulhões  
Juarez Távora

DECRETO Nº 60.074 — DE 16 DE JANEIRO DE 1967

Inclui dotações orçamentárias do Ministério da Educação e Cultura no "Fundo de Reserva" e abre o crédito suplementar de Cr\$ 1.670.000 (um milhão, seiscentos e setenta mil cruzeiros) ao mesmo Ministério para reforço de dotações do Instituto Nacional do Cinema Educativo.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o art. 87, item I da Constituição Federal e usando da autorização contida no art. 13 da Lei nº 4.900, de 10 de dezembro de 1965, combinado com o disposto nos artigos 7º, item I, 42 e 43, § 1º, item III, da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964, decreta:

Art. 1º Fica incluída no Fundo de Reserva de que trata o Decreto nº 57.613, de 7 de janeiro de 1966, a importância total de Cr\$ 1.670.000 (um milhão, seiscentos e setenta mil cruzeiros), proveniente de dotações orçamentárias, consignadas na Lei nº 4.900, de 10 de dezembro de 1965, sob a seguinte classificação:

|   |         |
|---|---------|
| 4.06.00 — Ministério da Educação e Cultura            |         |
| 4.06.24 — Instituto Nacional do Cinema Educativo      |         |
| 3.0.0.0 — Despesas Correntes                          |         |
| 3.1.0.0 — Despesas de Custeio                         |         |
| 3.1.2.0 — Material de Consumo                         |         |
| 10.00 — Matérias primas, etc. ....                    | 300.000 |
| 4.0.0.0 — Despesas de Capital                         |         |
| 4.1.0.0 — Investimentos                               |         |
| 4.1.4.0 — Material Permanente                         |         |
| 07.00 — Móveis e utensílios de escritórios, etc. .... | 870.000 |

Art. 2º Fica aberto ao Ministério da Educação e Cultura o crédito suplementar de Cr\$ 1.670.000 (um milhão, seiscentos e setenta mil cruzeiros) para reforçar as dotações orçamentárias abaixo especificadas:

|  |           |
|--|-----------|
| 4.06.00 — Ministério da Educação e Cultura       |           |
| 4.06.24 — Instituto Nacional do Cinema Educativo |           |
| 3.0.0.0 — Despesas Correntes                     |           |
| 3.1.0.0 — Despesas de Custeio                    |           |
| 3.1.3.0 — Serviços de Terceiros                  |           |
| 04.00 — Iluminação etc .....                     | 1.570.000 |
| 39.00 — Serviços de Comunicações em geral .....  | 160.000   |

Art. 3º A cobertura do crédito suplementar de que trata o artigo anterior, será atendida com os recursos financeiros decorrentes da contenção de igual montante referida no artigo 1º.

Art. 4º Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 16 de janeiro de 1967; 146º da Independência e 79º da República.

H. CASTELLO BRANCO  
Octavio Bulhões  
Raymundo Moniz de Aragão



DECRETO Nº 60.075 — DE 16 DE JANEIRO DE 1967

Fixa o número de vagas para a cota compulsória no Ministério da Aeronáutica.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 87, inciso I, da Constituição, e tendo em vista o disposto no § 1º do art. 16, da Lei nº 4.902, de 16 de dezembro de 1965, decreta:

Art. 1º São fixadas as seguintes vagas, no Ministério da Aeronáutica, para o ano de 1966:

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| Coronel Aviador .....           | 9  |
| Tenente-Coronel Aviador .....   | 9  |
| Major Aviador .....             | 11 |
| Coronel Intendente .....        | 2  |
| Tenente-Coronel Intendente .... | 2  |
| Major Intendente .....          | 5  |
| Coronel Médico .....            | 2  |
| Tenente-Coronel Médico .....    | 2  |
| Major Médico .....              | 3  |

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 16 de janeiro de 1967; 146º da Independência e 79º da República.

H. CASTELLO BRANCO  
Eduardo Gomes

DECRETO Nº 60.076 — DE 16 DE JANEIRO DE 1967

Regulamenta o Decreto-Lei nº 18, de 24 de agosto de 1966, alterado pelo de nº 78, de 8 de dezembro de 1966, que dispõem sobre o exercício da profissão de aeronauta.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 87, inciso I, da Constituição, decreta:

CAPÍTULO I

Das Finalidades do Regulamento

Art. 1º Este regulamento tem a finalidade de regular a execução do Decreto-Lei nº 18, de 24 de agosto de 1966, alterado pelo de nº 78, de 8 de dezembro de 1966, que dispõe sobre o exercício da profissão de aeronauta, definir as diversas tripulações, estabelecer as condições para as suas composições, limitar casos de acumulação de funções, fixar multas e regular atribuições da Diretoria de Aeronáutica Civil.

CAPÍTULO II

Da Definição das Tripulações

Art. 2º Tripulação Mínima é aquela indispensável à execução de qualquer voo, tendo em vista, exclusivamente, as exigências operacionais da aeronave.



Art. 3º Tripulação Simples é a menor tripulação necessária ao voo de uma aeronave tendo em vista as exigências operacionais do equipamento, as facilidades à navegação na rota a ser voada e a segurança e o serviço de atendimento dos passageiros a bordo.

Art. 4º Tripulação Composta é basicamente uma tripulação simples, reforçada, a critério da Diretoria de Aeronáutica Civil, com um ou mais tripulantes técnicos.

Art. 5º Tripulação de Revezamento é aquela constituída de tantos tripulantes técnicos quantos os necessários para permitir o revezamento, dos mesmos, nas funções a bordo, determinadas com base nas exigências do artigo 3º.

CAPÍTULO III

Da Composição das Tripulações

Art. 6º A composição da tripulação mínima é a constante do certificado de navegabilidade da aeronave, expedido pela Diretoria de Aeronáutica Civil.

Art. 7º A Diretoria de Aeronáutica Civil aprovará a composição das tripulações, levando em conta as exigências técnicas de equipamento, as condições do voo (VFR ou IFR), as facilidades da linha, e o número de passageiros a ser transportado, e classificará as tripulações, como simples, composta ou de revezamento, para efeito de observância dos limites máximos de trabalho e de voo, fixados no artigo 11, do Decreto-Lei nº 18, de 24 de agosto de 1966, alterado pelo de nº 78, de 8 de dezembro de 1966.

§ 1º Na composição das tripulações, o número mínimo de comissários deverá ser estabelecido em função dos assentos ocupados na aeronave, do padrão do atendimento e do serviço de bordo, de segurança dos passageiros e de duração da jornada.

§ 2º É facultada a presença de comissários em aeronaves até 10 assentos.

Art. 8º Em qualquer tipo de tripulação será facultada a acumulação de funções estabelecida nos §§ 1º e 2º do artigo 6º do Decreto-Lei nº 18, de 1966.

Parágrafo único. Nas tripulações de revezamento, apenas um Segundo-Oficial poderá exercer comutativamente a função de Mecânico de Voo.

CAPÍTULO IV

Das Disposições Gerais

Art. 9º As ampliações dos limites de horas de trabalho, de que trata o 1º do artigo 11 do Decreto-Lei nº 18, de 24 de agosto de 1966, não serão computadas ao planejamento das viagens.

Parágrafo único. Toda vez que se verificar que, numa mesma linha, ocorrerem, com frequência, ampliações dos limites de horas de trabalho, a Diretoria de Aeronáutica Civil determinará a revisão da mesma ou o emprego de outro tipo de tripulação que tenha limites mais amplos de horas de trabalho e de voo.

Art. 10. Nenhum aeronauta poderá exercer função a bordo de uma aeronave sem estar com seus certificados de habilitação técnica e de capacidade física válidos.

Art. 11. O Empregador e o Comandante da aeronave são os responsáveis pela observância dos limites de horas de trabalho e de voo da jornada e ainda do descanso da tripulação, sob suas ordens, de acordo com a legislação em vigor.

Art. 12. Naquilo que não colidir com o estabelecido pelo Código Brasileiro do Ar e sua Regulamentação, e desrespeito às disposições do Decreto-Lei nº 18, de 24 de agosto, alterado pelo de nº 78, de 8 de dezembro, ambos de 1966, e a esta Regulamentação incorrerá nas multas abaixo, segundo a natureza das infrações, sua extensão e a intenção de quem a praticou:

- a) para as Empresas de Transporte Aéreo:
  - multa até Cr\$ 2.000.000 (dois milhões de cruzeiros);
- b) para os Aeronautas:
  - multa até 400.000 (quatrocentos mil cruzeiros).

Parágrafo único. As multas serão aplicadas em dobro, no caso de reincidência e de oposição à fiscalização ou de descaso à autoridade competente.



Art. 13. As penalidades serão aplicadas em primeira instância, pelas autoridades competentes dos Ministérios da Aeronáutica e do Trabalho e de Previdência Social, dentro das suas atribuições específicas, de acordo com a legislação em vigor.

Art. 14. Os casos omissos serão resolvidos pelos Ministérios da Aeronáutica ou do Trabalho e da Previdência Social, dentro da esfera de suas competências.

Art. 15. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 16 de janeiro de 1967; 146º da Independência e 79º da República.

H. CASTELLO BRANCO

Eduardo Gomes



DECRETO Nº 60.077 — DE 16 DE JANEIRO DE 1967

Declara a cessação de serviços de energia elétrica, outorga e transfere concessões e autorizações nos Estados de São Paulo e Minas Gerais.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 87, inciso I da Constituição e nos termos dos artigos 139, parágrafo 1º, 140 e 150 do Código de Águas (Decreto nº 24.643, de 10 de julho de 1934),

Considerando que as empresas de economia mista do Estado de São Paulo e suas associadas, mediante fusão, deram origem a Centrais Elétricas de São Paulo S.A. — CESP;

Considerando a necessidade de transferir para a Centrais Elétricas de São Paulo S.A. — CESP — os direitos e obrigações inerentes à execução dos serviços públicos de energia elétrica de que eram titulares as entidades fusionadas, decreta:

Art. 1º Ficam autorizadas as empresas Usinas Elétricas do Paranapanema S.A.; Centrais Elétricas de Urubupungá S.A.; Companhia Hidroelétrica do Rio Pardo; Bandeirante de Eletricidade S.A.; Companhia Melhoramentos de Paraituba; Com-

panhia Luz e Força de Tatuí; Empresa Luz e Força Elétrica de Tietê Sociedade Anônima; Empresa Luz e Força de Mogi-Mirim S.A.; S.A. Central Elétrica de Rio Claro; Empresa Melhoramentos de Mogi-Guaçu S.A.; Companhia Luz e Força de Jacutinga S.A. e transferirem, mediante fusão realizada na forma do artigo 153 e seguintes do Decreto-Lei nº 2.627, de 26 de setembro de 1940, todos os bens e instalações constantes dos acervos vinculados aos serviços públicos de produção, transmissão e distribuição de energia elétrica de que são titulares, para a Centrais Elétricas de São Paulo S.A. — CESP.

Parágrafo único. A presente autorização não importa no reconhecimento do valor fixado na avaliação dos patrimônios como investimento a remunerar o qual será determinado pelo Departamento Nacional de Águas e Energia, do Ministério das Minas e Energia, de conformidade com as leis em vigor.

Art. 2º Fica declarada a cessação, para os efeitos do artigo 139, parágrafo 1º do Código de Águas, da exploração dos serviços de energia elétrica de Rio Claro; Empresa Luz e sas Bandeirante de Eletricidade Sociedade Anônima; S.A. Central Elétrica do Rio Claro; Empresa Luz e Força de Mogi-Mirim S.A.; Companhia Luz e Força de Tatuí; Empresa Luz e Força Elétrica de Tietê S.A.; Companhia Luz e Força de Jacutinga Sociedade Anônima; Empresa Melhoramentos Mogi-Guaçu S.A..

Art. 3º São outorgadas à Centrais Elétricas de São Paulo S.A. — CESP, as concessões de produção, transmissão e distribuição de energia elétrica decorrentes da sucessão nos direitos e obrigações das empresas discriminadas no artigo 2º.

Parágrafo único. As presentes concessões vigorarão pelo prazo de 20 anos.

Art. 4º Ficam transferidas para a Centrais Elétricas de São Paulo S.A. — CESP, as concessões e autorizações de que eram titulares, por força do decreto federal, as empresas Usinas Elétricas do Paranapanema Sociedade Anônima; Centrais Elétricas de Urubupungá S.A.; Companhia Hidroelétrica do Rio Pardo; Bandeirante de Eletricidade S.A.; Companhia Melhoramentos de Paraituba; Com-





horas trimestrais e 909 (novecentas e nove) horas anuais.

Art. 14. Repouso é o espaço de tempo entre duas jornadas, durante o qual é assegurado ao aeronauta um descanso conveniente, contado do momento em que o mesmo é alojado, até 1 (uma) hora antes de ser encaminhado ao aeroporto.

Parágrafo único. Após cada jornada é assegurado ao aeronauta um Repouso mínimo em função das horas de trabalho despendidas, de acordo com o quadro abaixo:

Até 13 horas de trabalho — 11 horas;

De 13 a 16 horas de trabalho — 16 horas;

De 16 a 20 horas de trabalho — 24 horas.

Art. 15. A *Folga* — espaço de tempo em que o aeronauta fica, com remuneração, dispensado de qualquer atividade relacionada com seu trabalho — assegurada ao aeronauta é de 24 (vinte e quatro) horas semanais.

Parágrafo único. A *Folga* será gozada na base domiciliar do aeronauta, salvo motivo de conveniência pública ou necessidade de serviço.

Art. 16. *Viagem* é o trabalho realizado por um aeronauta componente da tripulação, contado desde a saída de sua base até o regresso à mesma base.

§ 1º Uma viagem pode compreender uma ou mais jornadas.

§ 2º É permitido ao empregador fazer com que o aeronauta cumpra uma combinação de viagens passando por sua base, sem ser dispensado de serviço, desde que observadas as limitações previstas nesta Lei.

Art. 17. *Reserva* é a situação do aeronauta que permanece em local de trabalho, à disposição do empregador.

Art. 18. *Sobrevoo* é a situação do aeronauta que permanece em local que não o de trabalho, à disposição do empregador, em condições de se apresentar dentro de 90 (noventa) minutos.

Art. 19. A determinação para prestação do serviço dos aeronautas, respeitadas os períodos de folgas e repausos regulamentares será feita:

a) por intermédio de escala especial ou convocação, para realização de

curso, exames relacionados com o adiantamento e verificação de proficiência técnica;

b) por intermédio de escala, no mínimo semanal, para os vôos de horários e reforço de vôo de horário, serviços de reserva, sobreaviso e folga;

c) por convocação, por necessidade do serviço.

Parágrafo único. Salvo quando de folga, fica o aeronauta obrigado a se manter, diariamente, em contato com o empregador ou representante credenciado.

Art. 20. Resservada a liberdade contratual, a remuneração do aeronauta corresponderá à soma das quantias percebidas da empresa.

Art. 21. A remuneração da hora de vôo noturno será calculada na forma da legislação em vigor observados os acordos e condições contratuais.

Art. 22. As frações de horas serão computadas para efeito de remuneração.

Art. 23. É da responsabilidade do aeronauta manter em dia seus certificados, de habilitação técnica e de capacidade física, determinados pela legislação em vigor.

Art. 24. A alimentação do aeronauta deve ser convenientemente servida, em terra ou em vôo, de acordo com as instruções técnicas dos órgãos competentes do Poder Público.

Parágrafo único. A alimentação do aeronauta em viagem obedecerá a dois critérios:

a) em terra nos pontos de refeição, com duração mínima de 45 (quarenta e cinco) minutos e máxima de 90 (noventa) minutos, a partir da parada dos motores;

b) em vôo, com intervalos máximos de 3 (três) horas.

Art. 25. As peças do uniforme ou equipamentos exigidos e que não sejam de uso comum serão fornecidos pelo empregador, sob ônus para o aeronauta.

Art. 26. Será reservado um local adequado ao repouso horizontal da Tripulação Técnica, nas aeronaves com tripulação de revezamento.

Art. 27. Para efeito de transferência, nos termos da legislação em vigor, considera-se base do aeronauta

a localidade onde o mesmo está obrigado a prestar serviços e na qual deverá ter domicílio.

Parágrafo único. Enquanto perdurar a transferência, ficará o empregador obrigado a um pagamento suplementar, nunca inferior a 25% da remuneração percebida na base.

Art. 28. As férias anuais de aeronauta serão de 30 (trinta) dias.

Art. 29. Além dos casos previstos neste Decreto-lei, as responsabilidades do aeronauta são definidas no Código Brasileiro do Ar, leis e regulamentos em vigor e as decorrentes do contrato de trabalho, acordos e convenções internacionais.

Art. 30. Os infratores das prescrições deste Decreto-lei são passíveis das penalidades estabelecidas pelo Código Brasileiro do Ar, leis e regulamentos em vigor.

Parágrafo único. As penalidades serão aplicadas, em primeira instância, pelas autoridades dos Ministérios da Aeronáutica e/ou do Trabalho e da Previdência Social.

Art. 31. Os casos omissos serão resolvidos pelos Ministérios da Aeronáutica e/ou do Trabalho e da Previdência Social, dentro da esfera de suas competências.

Art. 32. O presente Decreto-lei entrará em vigor 15 (quinze) dias após a sua publicação, ficando revogados o Decreto nº 59.630, de 29 de maio de 1961, e demais disposições em contrário.

Brasília, 24 de agosto de 1960; 145º da Independência e 78º da República.

H. CASTELLO BRANCO

Carlos Medeiros Silva

Luiz Gonzaga do Nascimento e Silva

Eduardo Gomes

DECRETO-LEI Nº 19 — 1960  
AGOSTO DE 1960

Obriga a adoção da cláusula de correção monetária nas operações do Sistema Financeiro da Habitação e das outras providências.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe é conferida por

o art. 20 do Ato Institucional número 2, de 27 de outubro de 1965, e

Considerando que o citado artigo no Ato Institucional nº 2 lhe confere competência para expedir decretos-leis sobre matéria de segurança nacional;

Considerando que o problema da correção monetária aplicada às operações habitacionais, atinge a maioria da população nacional;

Considerando que, dada a diversidade de critérios preconizados pelas leis que regem a matéria, a sua aplicação tem gerado dúvidas e incertezas sobre ponto de sua importância na vida das classes menos favorecidas, o que pode acarretar instabilidade social;

Considerando que, dada a finalidade eminentemente social do Banco Nacional da Habitação deve-se ser concedida maior autonomia para regulamentar os diversos critérios a serem adotados na aplicação da correção monetária nas operações habitacionais;

Considerando a necessidade de ser para uniformizados os índices que refletem a depreciação monetária adotando-se como padrão os fixados pelo Conselho Nacional de Economia, mas também a conveniência de serem adotados critérios e condições de aplicação da correção com maior flexibilidade;

Considerando a urgência de promulgação de norma legal que ponha fim ao estado de incerteza decorrente das dúvidas e fatos acima referidos, e que desta forma restitua a tranquilidade social a que está indissoluvelmente ligada a segurança nacional, decreta:

Art. 1º Em todas as operações do Sistema Financeiro da Habitação deverá ser adotada cláusula de correção monetária, de acordo com os índices de correção monetária fixados pelo Conselho Nacional de Economia para correção do valor das obrigações reajustáveis do Tesouro Nacional e cuja aplicação obedecerá a instruções do Banco Nacional da Habitação.

§ 1º O reajustamento das prestações poderá ser feito com base no salário-mínimo, no caso de operações que tenham por objeto imóveis residenciais de valor unitário inferior a setenta e cinco (75) salários-mínimos e

DECRETO N.º 63.901 — DE 20 DE  
JULHO DE 1971

Regulamenta o transporte coletivo de passageiros de caráter interestadual e internacional por estradas de rodagem.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 81, item III, da Constituição, e tendo em vista o disposto no artigo 1.º, letra e, e no parágrafo único do artigo 25, ambos do Decreto-lei n.º 512, de 21 de março de 1969, decreta:

Art. 1.º É aprovado o Regulamento dos Serviços Rodoviários Interestaduais e Internacionais de Transporte Coletivo de Passageiros, que com esta baixa assinado pelo Ministro de Estado dos Transportes.

Art. 2.º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 20 de julho de 1971.  
150.ª da Independência e 83.ª da República.

Emílio G. Médici  
Mario David Andreazza

REGULAMENTO DOS SERVIÇOS  
RODOVIÁRIOS, INTERES-  
TADUAIS E INTERNACIONAIS,  
DE TRANSPORTE COLETIVO DE  
PASSAGEIROS

CAPÍTULO I

Da Competência

Art. 1.º Compete ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) planejar, conceder ou autorizar e fiscalizar a execução dos serviços rodoviários, interestaduais e internacionais, de transporte coletivo de passageiros.

Art. 2.º Não estão sujeitos às disposições deste Regulamento os serviços realizados sem objetivo comercial, por entidades públicas ou particulares.

CAPÍTULO II

Do Planejamento e da Implantação  
dos Serviços

Art. 3.º O DNER elaborará o plano dos serviços interestaduais e interna-

cionais de transporte coletivo de passageiros, divulgando-o amplamente.

Art. 4.º A outorga de concessão ou autorização para execução dos serviços proceder-se-á visando ao interesse público, nos termos deste Regulamento.

Parágrafo único. A oportunidade e conveniência do serviço, para efeito de outorga de concessão, serão apuradas pelo exame conjunto dos seguintes fatores principais:

I — justa necessidade do transporte, devidamente verificada por levantamentos estatísticos e censitários, adequados e periódicos;

II — possibilidade de exploração economicamente suficiente, aferida pelo coeficiente de utilização adotado na composição tarifária;

III — consideração do mercado de outros serviços já em execução, concedidos ou autorizados pelo DNER, ou, nos limites das respectivas competências, por órgãos estaduais e municipais, evitando-se concorrência ruínosa ou a redução do aproveitamento da capacidade da linha, para média de coeficientes de utilização inferior ao que tiver sido adotado na composição tarifária vigente.

Art. 5.º Considerar-se-á atendido o mercado de transporte, quando o coeficiente de utilização do serviço existente, verificado mediante procedimento estatístico periódico, não for superior, em 20% (vinte por cento), ao valor considerado na composição tarifária.

§ 1.º Os levantamentos estatísticos, para efeito de verificação do atendimento ao público, serão realizados em períodos regulares ou, se for julgado necessário, excepcionalmente e a qualquer tempo.

§ 2.º Quando não atendido o mercado, poderá ser elevado o número de transportadoras que o explorar, obedecidos os critérios de adjudicação dispostos neste Regulamento.

Art. 6.º Poderá ser autorizada a conexão de linhas, desde que não importe no estabelecimento de ligação já executada por linha regular e, a critério do DNER, não se configure concorrência ruínosa.

Art. 7.º Quando condições excepcionais derem causa a maior demanda, não podendo as empresas responsáveis pelos serviços satisfazê-la, com

seus próprios veículos ou arrendados, poderá o DNER, enquanto perdurarem tais condições, autorizar, para atendimento ao público, a execução por terceiros, de serviços auxiliares e viagens especiais.

CAPÍTULO III

Do Processo de Adjudicação  
dos Serviços

Art. 8.º A concessão dos serviços far-se-á mediante concorrência e sob contrato firmado com o vencedor ou os vencedores da licitação.

Art. 9.º A concorrência será realizada decorrido o prazo mínimo de 60 (sessenta) dias, contados da publicação do resumo do edital respectivo, no *Diário Oficial da União* e em jornais editados nas comunidades terminais da ligação objetivada ou, na falta destes, nos das Capitais dos Estados a serem interligados, com a indicação de onde os interessados poderão obter o texto integral e as informações necessárias.

Art. 10. O edital de concorrência disporá sobre:

I — local, dia e hora da realização da concorrência;

II — autoridade que receberá as propostas;

III — forma e condições de apresentação da proposta e, quando exigidos, o valor e forma de depósitos e devolução da caução;

IV — planejamento da ligação, condições e características do serviço, especificando por quantas transportadoras será explorada; número de veículos para sua execução; itinerário, terminais, seções e pontos de parada;

V — capital integralizado mínimo;

VI — organização administrativa básica exigida, considerada sua existência ou projeto, com a obrigação de cumpri-lo no prazo fixado;

VII — condições mínimas de guarda e manutenção do equipamento, inclusive de serviços mecânicos próprios ou contratados, com capacidade para atender à frota nos pontos terminais e, quando exigidas, em pontos de apoio intermediários;

VIII — características dos veículos;

IX — prazo para início dos serviços;

X — critério de julgamento da licitação;

XI — outras condições, visando a maior eficiência e comodidade nos serviços;

XII — local onde serão prestadas informações sobre a concorrência.

Art. 11. Ocorrendo empate no julgamento, observar-se-ão os seguintes critérios para escolha do vencedor, na ordem de preferência em que se apresentam:

I — exploração da linha entre os terminais da nova ligação, por outro itinerário;

II — exploração da linha outorgada pelo DNER, cobrindo em maior parte o itinerário da nova ligação;

III — exploração da linha outorgada por órgão estadual, cobrindo, em maior parte, o itinerário da nova ligação;

IV — sorteio.

Parágrafo único. Na hipótese de concorrência para ligação anteriormente servida por seção, dar-se-á preferência, em igualdade de condições, a transportadora que já venha realizando o serviço mencionado e, em caso de empate, à mais antiga.

Art. 12. Independente de concorrência:

I — os serviços auxiliares;

II — os serviços complementares;

III — os serviços adjudicados, pelo regime de autorização, assim entendidos:

a) a linha, para cuja exploração, em caso de duas concorrências, realizadas no período de 90 (noventa) dias, não se apresentarem licitantes, hipótese em que, dentro de 6 (seis) meses subsequentes à segunda concorrência, poderá ser autorizada a quem primeiro a requerer, desde que satisfaça as exigências formuladas no segundo edital;

b) a linha pioneira, a ser executada por estradas de características rudimentares, que não permitam a utilização do veículo-tipo, prescrito neste Regulamento, ligando regiões não atendidas por outros serviços rodoviários, cuja adjudicação será deferida à transportadora que lhe requerer. A exploração, atendidas as condições mínimas a serem satisfeitas e desde que, dada ao seu requerimento a publicidade determinada pelo artigo 9º, não se apresente, no prazo de 30 (trinta) dias, outra transportadora para sua execução, realizando-se, todavia, concorrência, se tal ocorrer.





CAPITULO V

Da Remuneração dos Serviços

II — a mesma pessoa exercer simultaneamente, nas transportadoras, funções de direção, seja qual for o título ou denominação.

CAPITULO IV

Do Registro das Transportadoras

Art. 23. Para os fins previstos neste Regulamento, o DNER manterá registro das empresas transportadoras, que ficarão obrigadas a apresentar a seguinte documentação mínima:

I — Instrumento constitutivo, arquivado na repartição competente, do qual conste, como um dos objetivos, a exploração do transporte coletivo de passageiros, e que comprove a disposição de capital, no mínimo, igual ao valor de 3 (três) veículos-tipo adotado na composição tarifária vigente e integralizado, pelo menos, em 50% (cinquenta por cento);

II — título de identidade do proprietário, se a firma for individual e dos diretores ou sócios-gerentes, quando se tratar de sociedade;

III — documento que comprove não terem sido definitivamente condenados o proprietário, quando firma individual, e os diretores ou sócios-gerentes, quando se tratar de sociedade, pela prática de crime cuja pena seja maior que de rido temporário, o acesso a funções ou cargos públicos, de crimes de prevaricação, falência culpada ou fraudulenta, peita ou suborno, concussão ou peculato, contra a economia popular e a fé pública;

IV — prova de propriedade de, no mínimo, 3 (três) veículos-tipo;

V — provas de regularidade fiscal, trabalhista e previdenciária.

§ 1º A comprovação da inexistência de antecedentes criminais, exigida no item III deste artigo, far-se-á por certidões lavradas pelas autoridades competentes dos locais onde tiverem domicílio os proprietários, diretores ou sócios-gerentes, nos últimos 5 (cinco) anos.

§ 2º Os documentos constantes dos itens IV e V deste artigo deverão ser atualizados anualmente.

§ 3º Qualquer alteração no capital social, ou na direção da transportadora, deverá ser comunicada, dentro de 30 (trinta) dias seguintes, ao respectivo registro, observado o disposto nos itens I, II e III deste artigo.

Art. 24. Na fixação das tarifas do transporte coletivo de passageiros, baseada em serviços operacionais eficientes, serão considerados, em todos os seus componentes, o custo operacional dos serviços e a justa remuneração do investimento.

Art. 25. Periódicamente serão reexaminadas as tarifas e, se tiver ocorrido majoração dos custos integrantes da composição tarifária, proceder-se-á ao reajuste tarifário, publicando-se os novos coeficientes.

Art. 26. Para possibilitar a coleta uniforme dos dados necessários à elaboração da composição tarifária, poderão ser estabelecidos planos-padrão de contas para escrituração das transportadoras e modelos de impressos para registros.

Art. 27. As transportadoras são obrigadas a fornecer:

I — até 31 de julho de cada ano, o balanço e a conta de lucros e perdas do exercício anterior, devidamente legalizados;

II — os dados estatísticos solicitados;

III — os elementos contábeis indispensáveis ao cálculo tarifário.

Parágrafo único. Sempre que julgado necessário, poderá ser efetivado exame da escrituração da transportadora, para verificação da exatidão das informações prestadas.

Art. 28. Os bilhetes da passagem serão emitidos, pelo menos, em duas vias, uma das quais se destinará ao passageiro e não poderá ser recolhida pela transportadora, sendo em caso de substituição.

Art. 29. Ressalvadas as hipóteses previstas em lei, é vedado o transporte de passageiros sem emissão de bilhete de passagem correspondente, ou de pessoal da transportadora, sem passe de serviço.

Art. 30. Constarão obrigatoriamente das passagens:

I — nome, endereço da transportadora e seu número de registro no Cadastro Geral de Contribuintes do Ministério da Fazenda (CGC/MF);

II — número do bilhete, série e subsérie da numeração, conforme o caso;



III — local e data da emissão;  
IV — data e horário da viagem;  
V — número da poltrona;  
VI — origem e destino da viagem;  
VII — preço;  
VIII — nome da empresa impressora do bilhete e número do respectivo registro no CGC/MF.

§ 1º Para as linhas com características semelhantes às urbanas, os bilhetes poderão ser simplificados, desde que mantidas as condições necessárias ao controle e estatística.

§ 2º Antes do horário de partida, as transportadoras aceitarão desistência das viagens, com a devolução da importância paga, observados, todavia, os seguintes prazos:

I — 6 (seis) horas, nas linhas com percurso inferior a 100 (cem) quilômetros;

II — 12 (doze) horas, nas linhas com percurso entre 100 (cem) e 500 (quinhentos) quilômetros;

III — 24 (vinte e quatro) horas, nas linhas com percurso entre 500 (quinhentos) e 1000 (mil) quilômetros;

IV — 48 (quarenta e oito) horas, nas linhas com percurso superior a 1000 (mil) quilômetros.

§ 3º O prazo de validade dos bilhetes de passagem é indeterminado, podendo, todavia, as transportadoras, se verificado aumento de preço, reajustá-lo na ocasião da viagem, quando emitidos com data de utilização em aberto.

Art. 31. É vedado cobrar do passageiro qualquer importância além do preço da passagem, exceto as taxas oficiais diretamente relacionadas com a prestação do serviço, cujo valor seja fixado de maneira uniforme, por critério de utilização, independentemente do percurso ou preço da passagem.

§ 1º Independentemente do seguro de responsabilidade civil, as transportadoras são obrigadas a proporcionar seguro facultativo de acidente pessoal, por conta do interessado, emitindo o respectivo comprovante em separado do bilhete de passagem.

§ 2º As importâncias referidas neste artigo só poderão ser cobradas depois de homologadas e autorizadas pelo DNER.

Art. 32. A venda das passagens será efetivada direta e obrigatoriamente pela transportadora, quer se faça em suas agências, quer em es-

tações redeviárias, salvo quando efetuadas por empresas de turismo ou agências de viagens autorizadas.

Parágrafo único. É permitida a venda de passagens no próprio veículo, ao longo do itinerário.

Art. 33. No preço da passagem compreende-se, a título de franquia, o transporte obrigatório e gratuito de um volume na bagageira e de outro no porta-embalhos interno, observados os seguintes limites:

I — peso

a) na bagageira — 25 (vinte e cinco) quilogramas;

b) no porta-embalhos interno — 5 (cinco) quilogramas.

II — valor: 2 (dois) salários mínimos, considerado o de maior elevado valor no país.

§ 1º As transportadoras só serão responsáveis pelo extravio dos volumes transportados nas bagageiras, com comprovante e até o limite de valor fixado no item II deste artigo.

§ 2º Excedendo o peso de um bagagem o limite fixado no item I, pagará o passageiro, pelo transporte de cada quilograma de excesso, 1% (um por cento) do valor da passagem, condicionada a prestação desse transporte a disponibilidade de espaço nas bagageiras.

§ 3º Garantida a prioridade de espaço nas bagageiras, para a condução dos volumes dos passageiros e das malas postais, a transportadora poderá utilizar o espaço remanescente no transporte de correspondências agrupada e desconectada.

§ 4º O passageiro, para ter direito a indenização do caso de dano ou extravio na bagagem, cujo valor exceda o limite da franquia, ficará obrigado a declará-lo e a pagar prêmio para cobertura do excesso.

§ 5º Para os fins do parágrafo anterior, as transportadoras são obrigadas a proporcionar seguro específico.

Art. 34. Nenhuma transportadora direta ou indiretamente, por si, ou por seus prepostos, agentes ou intermediários, ainda que empresa de turismo ou propaganda, poderá conceder descontos, abatimentos, ou qualquer tipo de redução sobre as tarifas, nem distribuir prêmios, com ou sem sorteio que, a critério do DNER, importem em concorrência desleal ou ruinosa.



Parágrafo único. O pagamento de comissão pelo venda de passagens superior a 7% (sete por cento) do respectivo valor, é considerado redução indireta de tarifa e sujeitará a transportadora às mesmas penalidades previstas para alteração dos preços de passagem.

Art. 35. É vedado às transportadoras fracionar os preços das passagens, sem a competente autorização.

#### CAPÍTULO VI

#### Da Execução dos Serviços

##### SEÇÃO I

#### Do Regime de Execução

Art. 36. Os serviços serão executados conforme padrão técnico-operacional estabelecido pelo DNER e mediante viagens ordinárias e extraordinárias, ou múltiplas.

Parágrafo único. Explorando mais de uma transportadora a mesma ligação, serão estabelecidas faixas, visando a disciplinar a distribuição dos horários.

Art. 37. As transportadoras observarão os horários e itinerários aprovados conduzindo os passageiros e respectivas bagagens ao ponto de destino.

Parágrafo único. É vedado o acesso à localidade situada fora do eixo rodoviário percorrido pela linha, salvo se existir ponto de seção previamente aprovado.

Art. 38. Os horários ordinários poderão ser alterados, aumentados e diminuídos, *ex officio* ou a requerimento das transportadoras.

Art. 39. As interrupções ou retardamento das viagens, exceto quando decorram de fenômeno natural que haja causado más condições de tráfego, ou provenham de ação da autoridade, darão direito ao passageiro, por conta da transportadora, a alimentação e hospedagem, quando for o caso, nas condições estabelecidas em normas complementares.

Art. 40. No caso de interrupção de viagem, a transportadora ficará obrigada a providenciar meios imediatos de transporte para os passageiros.

Parágrafo único. O cumprimento dessa obrigação não exime a transportadora das penalidades a que estiver sujeita.

Art. 41. O DNER fixará o tempo mínimo de duração das viagens e de suas etapas, o número e o tempo das paradas.

Parágrafo único. O reabastecimento dos veículos, durante as viagens, far-se-á nos pontos de parada aprovados.

Art. 42. Para segurança e normalidade das viagens, as transportadoras são obrigadas a dispor de serviços de manutenção e socorro, próprios ou contratados, nos terminais de linha e em ponto de apoio intermediários, que não distem entre si, ou dos terminais, mais de 100 (quatrocentos) quilômetros.

Art. 43. Quando circunstâncias de força maior ocasionarem a interrupção dos serviços, a transportadora ficará obrigada a comunicar imediatamente o ocorrido a fiscalização, especificando-lhe as causas e comprovando-as, quando necessário.

Art. 44. A requerimento da transportadora, ou *ex officio*, poderão ser estabelecidas:

I — alteração parcial do itinerário, em determinado serviço e em certos períodos, ou horários, sem prejuízo do atendimento ao mercado efetivo e a fim de servir mercado de transporte subsidiário que não comporte o estabelecimento de serviço autônomo;

II — viagens parciais cobrindo seccionamentos, nos casos de maior demanda, desde que não exista linha regular executando a mesma ligação e até que esta se revele mercado autônomo;

III — realização de viagens diretas, em linhas seccionadas, inexistindo linha regular, sem prejuízo dos horários ordinários já estabelecidos, consideradas tais viagens serviço complementar;

IV — a execução de serviço complementar, de características especiais fixadas pelo DNER, utilizando veículos com poltronas-leito.

Parágrafo único. As autorizações conferidas nos termos deste artigo, de caráter transitório e complementar, não implicam o reconhecimento de concessão independente.



Art. 45. Será admitida e reconhecida como auxiliar do transporte coletivo de passageiros a execução autônoma de apoio rodoviário, consistente na prestação, sem prejuízo de outros, que dependerão de prévia aprovação do DNER, dos seguintes serviços:

- I — para os veículos:
  - a) socorro nas rodovias, executado por equipamento apropriado;
  - b) assistência mecânica de revisão, e reparo;
  - c) manutenção em geral;
  - d) guarda;
- II — para os passageiros:
  - a) refeições e lanches;
  - b) local para uso gratuito dos que conduzem suas refeições;
  - c) instalações sanitárias;
  - d) outras instalações visando ao conforto e bem-estar dos passageiros;
  - e) comunicações telefônicas urbanas e interurbanas, sempre que possível;

III — para as transportadoras:

- a) veículos para condução dos passageiros, em caso de interrupção da viagem resultante de acidente ou avaria;
- b) edificação, que disponha de plataforma e cobertura para os veículos oferecendo condições de segurança e comodidade para o embarque e desembarque dos passageiros;
- c) guichês para venda de passagens;
- d) escritórios para administração;
- e) depósitos para almoxarifados;
- f) dormitórios e refeitórios para motoristas e outros prepostos;
- g) assistência técnico-operacional, visando a regularidade e a segurança da viagem;
- h) telecomunicação.

Art. 46. As empresas de prestação de apoio rodoviário deverão requerer o reconhecimento ao DNER, apresentando e renovando anualmente:

- I — contrato ou estatutos sociais;
- II — localização e plantas de seus prédios;
- III — relatório descritivo de suas instalações;
- IV — relatório sobre os serviços que prestará;
- V — relação do equipamento de que disponha, especialmente veículos de qualquer natureza.

Art. 47. O reconhecimento da empresa de apoio rodoviário, dada, apenas, para efeito de registro e fiscalização de suas atividades, não estabelecendo qualquer relação contratual, e se verificado não atender a finalidade a que se destina, será cancelado.

Art. 48. A celebração de contrato de locação de serviços com empresa de apoio rodoviário, devidamente reconhecida, fará prova, conforme o caso, do cumprimento das exigências previstas:

- I — no item III do artigo 14;
- II — no item VII do artigo 18 e artigo 42;
- III — no artigo 49 e seu parágrafo único.

Parágrafo único. O contrato a que se refere este artigo, nas concorrências ou no caso de execução de serviço por qualquer outra forma admitido valerá, também, como prova da disponibilidade de ônibus de reserva, desde que localizados os veículos nos pontos de apoio determinados e sejam eles do tipo previsto.

##### SEÇÃO II

#### Das Terminais e dos Pontos de Parada

Art. 49. O DNER somente homologará, para utilização pelas ligações interestaduais e internacionais, os terminais e os pontos de parada que ofereçam requisitos mínimos de segurança, higiene e conforto.

Parágrafo único. Para esse fim, a transportadora fornecerá, no que diz respeito aos pontos de parada, salvo se já homologados, relatório descritivo de suas instalações e os elementos de conforto oferecidos aos passageiros.

Art. 50. É vedada às transportadoras propaganda nos terminais e pontos de parada, não se considerando como tal as informações sobre os serviços e outras de interesse público.

##### SEÇÃO III

#### Do Pessoal das Transportadoras

Art. 51. As transportadoras adotarão processos adequados de seleção e aperfeiçoamento do seu pessoal, especialmente dos elementos que desempenhem atividades relacionadas com a segurança do transporte.

Art. 52. O DNER poderá exigir o afastamento de qualquer preposto, que, em apuração sumária, assegurada o direito de defesa, for considerado culpado de grave violação de dever previsto neste Regulamento.

Parágrafo único. O afastamento poderá ser determinado imediatamente, em caráter preventivo, até o prazo máximo de 30 (trinta) dias, enquanto se processar a apuração.

Art. 53. O regime de trabalho da tripulação dos ônibus, observado o disposto nas leis trabalhistas, será regulado em normas complementares.

Art. 54. O pessoal das transportadoras, cujas atividades se exercem em contato permanente com o público, deverá:

- I — conduzir-se com atenção e urbanidade;
- II — apresentar-se corretamente uniformizado e identificado em serviço;
- III — manter compostura;
- IV — dispor de conhecimento sobre as rotas percorridas e localidades servidas pela transportadora, de modo que possa prestar informações aos passageiros sobre itinerários, tempo de percurso e distância.

Art. 55. Sem prejuízo do cumprimento dos demais deveres previstos na legislação de trânsito e no artigo 54 deste Regulamento, os motoristas são obrigados a:

- I — dirigir o veículo, de modo que não prejudique a segurança e o conforto dos passageiros;
- II — não movimentar o veículo sem que estejam fechadas as portas e saídas de emergência;
- III — esclarecer polidamente os passageiros, quando parado o veículo, sobre horários, itinerários, preços de passagem e demais assuntos correlatos;
- IV — não fumar quando em atendimento ao público;
- V — não ingerir bebida alcoólica em serviço, ou quando estiver próximo o momento de assumi-lo;
- VI — não se afastar do veículo quando do embarque e desembarque de passageiros;
- VII — indicar aos passageiros, se solicitado, os respectivos lugares;
- VIII — diligenciar a obtenção de transporte para os passageiros, no caso de interrupção de viagem;

IX — providenciar refeição e passagem para os passageiros, na hipótese de atraso da viagem, nos casos previstos no artigo 39;

X — prestar à fiscalização os esclarecimentos que lhe foram solicitados;

XI — exibir à fiscalização, quando pedidos, ou entrega-los, contra recibo, o documento de habilitação, a licença do veículo e outras que forem regularmente exigíveis.

Art. 56. Os despachantes, além de deverão diligenciar no sentido de que observarem o disposto no artigo 54, o veículo esteja em condições de ser liberado no horário autorizado.

Art. 57. Os demais componentes da tripulação do veículo, além de observarem o disposto no artigo 54, deverão:

- I — auxiliar o embarque e desembarque dos passageiros, especialmente crianças, senhoras e pessoas idosas e as com dificuldades de locomoção;
- II — diligenciar pela manutenção da ordem e limpeza no veículo;
- III — proceder ao carregamento e à descarga da bagagem, salvo nos terminais, agências e paradas que disponham de pessoal próprio;
- IV — colaborar com o motorista em tudo que diga respeito à comodidade, segurança dos passageiros e regularidade da viagem;
- V — não fumar, quando em atendimento ao público;

VI — não ingerir bebida alcoólica em serviço, ou quando estiver próximo o momento de assumi-lo;

VII — alertar os passageiros, para evitar o esquecimento de objetos no veículo, entregando-os, caso tal se verifique, à administração da transportadora.

Art. 58. Justifica-se a recusa de transporte ao passageiro, quando:

- I — em estado de embriaguez;
- II — portador de aparente moléstia contagiosa;
- III — demonstrar comportamento ineivil;
- IV — em trajes manifestamente impróprios ou ofensivos à moral pública;
- V — comprometer a segurança, o conforto e a tranquilidade dos demais passageiros;
- VI — a lotação do veículo estiver completa.



## SEÇÃO IV

## Dos Veículos

Art. 59. Serão utilizados, nos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros, veículos tipo ônibus, com capacidade mínima de 26 (vinte e seis) lugares, dotados de poltronas reclináveis observadas outras características e especificações técnicas fixadas pelo DNER.

§ 1º A utilização de veículos com mais de 10 (dez) anos de fabricação não poderá ultrapassar 20% (vinte por cento) da frota.

§ 2º Em serviços cuja distância entre os terminais não ultrapasse 75 (setenta e cinco) quilômetros, poderá ser autorizada a utilização de veículo com poltronas não reclináveis.

§ 3º Implemento visando ao conforto dos passageiros, como poltronas-leito, sanitários e outros, podem ser exigidos ou admitidos pelo DNER, cabendo-lhe especificar, em cada caso, as condições mínimas necessárias, inclusive quanto à redução do número de lugares.

§ 4º Em casos excepcionais, a critério do DNER, considerada a rodovia e o mercado de passageiros, poderá ser autorizada, até que cessem os motivos determinantes e, se comprovada a impossibilidade ou inconveniência da adoção do veículo tipo, a utilização de outro com características inferiores às estipuladas, ou de menor capacidade.

Art. 60. Anualmente e sob pagamento dos emolumentos fixados, procederá o DNER à vistoria ordinária nos veículos, para verificação das suas condições, perante as exigências legais e regulamentares.

§ 1º Aprovado o veículo, será expedido Certificado de Vistoria válido em todo território nacional pelo período de 12 (doze) meses a ser fixado em seu interior, em local de fácil inspeção.

§ 2º Ao veículo portador de Certificado de Vistoria, será facultado o tráfego em qualquer das linhas exploradas pela transportadora.

§ 3º Independentemente da vistoria ordinária de que trata este artigo, poderá o DNER, em qualquer época e sem onus para a transportadora, realizar inspeções e vistorias nos veículos, ordenando-lhes, se for o caso,

a retirada de tráfego, até que seja reparado e aprovado em nova vistoria.

§ 4º Em casos especiais e quando formalizadas, em vistoria, exigências que não impeçam a utilização do veículo, poderão ser expedidos certificados provisórios com validade por prazo determinado.

§ 5º Não será permitida, em qualquer hipótese, a utilização em serviço, de veículo que não seja portador de certificado válido de vistoria.

Art. 61. As disposições de cores, logotipo e símbolo utilizados nos veículos, serão obrigatoriamente diferenciados e aprovados para cada transportadora, instruídos os respectivos pedidos com desenhos, projetos e relatório descritivo.

Art. 62. Nos veículos, somente serão admitidas inscrições em letras pré-fixadas e aprovadas pelo DNER.

Parágrafo único. Será obrigatória, no interior dos veículos, a colocação, em lugar visível, de quadro com o nome de cada um dos membros da tripulação.

Art. 63. Além dos exigidos pela legislação de trânsito, os veículos deverão estar equipados com os seguintes implementos:

- I — lâmpadas e fusíveis sobressalentes;
- II — pneu sobressalente em bom estado e não recapado;
- III — ferramentas para reparos mecânicos ligeiros;
- IV — caixa de socorro médico urgente, obrigatório ou não, segundo exija o DNER, em função do percurso desenvolvido pela linha;
- V — lanterna elétrica manual.

Art. 64. A Fiscalização poderá ordenar a limpeza, reparo ou substituição do veículo que não se apresentar, para início da viagem, em boas condições de higiene, funcionamento e segurança.

Art. 65. Não será permitido o transporte de passageiros em poltronas em caso de socorro por acidente ou avaria e nas linhas com percurso inferior a 75 (setenta e cinco) quilômetros, quando, para tanto, haja autorização expressa.

Art. 66. O DNER manterá permanentemente atualizado o registro dos veículos das transportadoras.

Art. 67. Os veículos utilizados nos serviços de turismo terão características próprias de identificação.

#### CAPÍTULO VII

##### Das Infrações e das Penalidades

Art. 68. As infrações dos preceitos deste Regulamento sujeitarão o infrator, conforme a gravidade da falta, às seguintes penalidades:

- I — multa;
- II — advertência;
- III — suspensão da execução da linha;
- IV — cassação da concessão ou autorização;
- V — declaração de inidoneidade.

Parágrafo único. Quando da prática da infração resultar ameaça à segurança dos passageiros, será, quando cabível, e sem prejuízo da penalidade aplicável, determinada a retenção do veículo.

Art. 69. Cometidas, simultaneamente, duas ou mais infrações de natureza diversa, aplicar-se-á a penalidade correspondente a cada uma.

Art. 70. As multas serão aplicadas em dobro quando, dentro do período de 12 (doze) meses, houver reincidência na mesma infração, pelo mesmo agente.

Art. 71. A autuação não desobriga o infrator de corrigir imediatamente a falta que lhe deu origem.

Art. 72. As multas por infração deste Regulamento serão fixadas em base percentual sobre o valor do mais elevado salário-mínimo vigente no país, obedecendo a seguinte graduação:

I — 10% (dez por cento), nos casos de infração das obrigações determinadas para o pessoal das transportadoras, no artigo 54 deste Regulamento e nos casos de:

- a) atraso de horário no início da viagem;
- b) transporte de pessoas nas condições enumeradas no artigo 53;
- c) transporte de bagagem ou encomenda fora dos lugares que lhe são destinados;

• II — 20% (vinte por cento), nos seguintes casos:

- a) retardamento, nos terminais, do horário da partida;

b) falta de limpeza no veículo, no momento da partida;

c) recusa ao embarque e desembarque de passageiros, nos pontos aprovados, sem motivo justificado;

d) transporte de passageiros sem a emissão do respectivo bilhete de passagem;

e) transporte de animais, plantas e aves, em desacordo com a legislação aplicável;

f) falta, no veículo, das legendas obrigatórias, ou existência de inscrições não autorizadas;

g) ausência, no veículo em serviço, dos Certificados de Vistoria, de Concessão ou de Autorização;

h) alteração dos pontos de parada, sem autorização;

i) inexistência ou ocultação do Livro a que se refere o parágrafo único do artigo 93;

j) modificação de horários ordinários, sem autorização;

III — 30% (trinta por cento), nos seguintes casos:

a) recusa ou dificuldade do transporte dos servidores do DNER incumbidos da fiscalização;

b) desobediência ou oposição à fiscalização;

c) incontinência pública de conduta, por qualquer preposto da transportadora que mantenha contato com o público;

d) transporte de passageiros em número superior à lotação autorizada, tantas vezes quantos forem os passageiros em excesso;

e) defeito ou falta de equipamento obrigatório;

f) interrupção de viagem por falta de elementos essenciais à operação do veículo;

g) retardamento na entrega de elementos estatísticos ou contábeis exigidos;

IV — 50% (cinquenta por cento), nos seguintes casos:

a) omissão de viagem;

b) recusa no fornecimento de elementos estatísticos e contábeis exigidos;

c) retardamento na promoção de transporte para os passageiros, ou omissão das providências previstas no art. 39;

d) manutenção em serviço de preposto cujo afastamento tenha sido exigido na forma do art. 52;

e) cobrança, a qualquer título, de importância não autorizada;

V — 100% (cento por cento), nos seguintes casos:

a) ausência no veículo de licença para viagem especial;

b) inobservância do regime de trabalho fixado para a tripulação dos veículos, na forma do art. 53;

c) alteração injustificada do itinerário;

d) alteração do preço da passagem;

e) alteração do sectionamento;

f) utilização, em serviço, de veículo sem vistoria válida;

VI — 500% (quinhentos por cento), nos seguintes casos:

a) manutenção em serviço de veículos cuja retirada do tráfego tenha sido exigida;

b) adulteração do Certificado de Vistoria, de Concessão, de Autorização, sem prejuízo das penalidades previstas nos artigos 77 e 78 e da ação cabível, na forma do art. 86;

c) suspensão total ou parcial do serviço sem autorização, salvo a hipótese do art. 43.

Parágrafo Único. As infrações, para as quais não hajam sido previstas penalidades específicas neste Regulamento, serão punidas com multa igual a 5% (cinco por cento) do valor do mais elevado salário-mínimo vigente no país.

Art. 73. A pena de advertência será aplicada por escrito, sem prejuízo das multas cabíveis, nos casos de reincidência na prática da mesma infração, dentre as previstas pelos itens V e VI do art. 72.

Art. 74. A pena de suspensão da execução da linha será aplicada, quando não recolhida a multa nos prazos a que se refere o § 2º do art. 82.

Art. 75. A pena de cassação de concessão ou de autorização aplicar-se-á nos seguintes casos:

I — suspensão total dos serviços durante 5 (cinco) dias consecutivos, ou não execução de metade do número de horários ordinários, em 30 (trinta) dias salvo motivo de força maior, não considerado como tal o decurso da pena aplicada na forma do artigo anterior.

II — suspensão dos serviços, por 3 (três) vezes, dentro do período de 12 (doze) meses, por força da aplicação do disposto no art. 74;

III — elevado índice de acidentes de trânsito por culpa da transportadora;

IV — quando, no período de 12 (doze) meses, for aplicada à transportadora:

a) por 3 (três) vezes, a pena de advertência na prática da mesma infração dentre as previstas nos itens V e VI do art. 72;

b) por 6 (seis) vezes, a pena de advertência pela reincidência na prática de quaisquer das infrações previstas nos itens V e VI do art. 72;

V — a transferência da concessão ou permissão, sem prévia e expressa autorização;

VI — "lock-out";

VII — dissolução legal da pessoa jurídica titular da concessão ou permissão;

VIII — não habilitação à exploração do serviço com observância das exigências deste Regulamento e no prazo de 120 (cento e vinte) dias, de sucessores, no caso de falecimento do titular da firma individual;

IX — falência da concessionária;

X — superveniência de incapacidade técnico-operacional ou econômico-financeira, devidamente comprovada;

XI — configuração da interdependência entre transportadoras, a que se refere o artigo 22;

XII — redução da frota, abaixo do mínimo exigido, sem a devida correção, no prazo de 30 (trinta) dias.

Art. 76. A aplicação da pena de cassação da concessão ou de autorização impedirá a transportadora durante o prazo de 24 (vinte e quatro) meses, de se habilitar a nova concessão ou autorização, bem como de, permanentemente, obter concessão ou autorização para a mesma linha.

Art. 77. A pena de declaração de inidoneidade, aplicar-se-á nos casos de:

I — condenação, transitada em julgado, de qualquer Diretor, quando se trate de Sociedade Anônima, seja do proprietário quando se trate de sociedade por quotas de responsabilidade limitada, ou firma individual por crime contra a Administração Pública. A declaração de inidoneidade poderá, ainda, proferir-se nos cas-



seu nome previsto por condenação de crimes e punições. Detentores de poderes amplos de gestão e decisão em nome da empresa.

II — condenação, transitada em julgado, de qualquer das pessoas previstas no número anterior deste artigo, por crime contra a vida e a segurança das pessoas, ocorrido em consequência da prestação de serviço a que se refere este Regulamento. A declaração de inidoneidade poderá também ser proferida em razão da condenação de qualquer preposto, se se verificar que a empresa não o afastou dos serviços, desde a ocorrência do fato e até sentença absoluta.

III — apresentação de informações e dados falsos, em proveito ou desproveito, próprio ou de terceiros.

Parágrafo único. A declaração de inidoneidade importará a revogação das concessões, ou cassação das autorizações, outorgadas à transportadora.

Art. 73. A retenção do veículo ocorrerá nos seguintes casos:

- I — não conduzir ou ter adulterados os Certificados de Vistoria, de Concessão ou de Autorização;
- II — conduzir o Certificado de Vistoria com prazo vencido;
- III — não oferecer as condições de segurança exigidas;
- IV — não apresentar as condições de limpeza e conforto exigidas.

§ 1.º A retenção do veículo nos casos dos itens I, II e IV será efetuada nos terminais, e, nos casos do item III, em qualquer ponto do percurso perdurando enquanto não for corrigida a irregularidade.

§ 2.º Nos casos dos itens I e II efetuada a retenção, se a transportadora não apresentar certificado válido o veículo será recolhido até a efetivação de nova vistoria.

CAPITULO VIII

Das autuações e dos Recursos

Art. 79. O auto de infração será lavrado no momento em que esta for verificada pela fiscalização e conterá, conforme o caso:

- I — nome da transportadora;
- II — número de ordem ou placa do veículo;
- III — local, data e hora da infração;

- IV — nome do condutor do veículo ou do preposto infrator;
- V — infração cometida e dispositivo legal violado;
- VI — órgão regional do DNER;
- VII — assinatura do autuante.

§ 1.º A lavratura do auto se fará em pelo menos, 4 (quatro) vias de igual teor, devendo o infrator exarar o "ciente" na segunda.

§ 2.º Recusando-se o infrator a exarar o "ciente", o autuante consignará o fato no verso do auto.

§ 3.º Lavrado o auto, não poderá ser inutilizado, nem susinado o curso do processo correspondente, devendo o autuante remetê-lo à autoridade superior, ainda que haja incorrido em erro ou engano no preenchimento, hipótese em que prestará as informações necessárias à correção.

Art. 80. O auto de infração será registrado no DNER, aplicando-se, em seguida, a penalidade correspondente.

Parágrafo único. Será remetida ao infrator a segunda via do auto, com notificação de que lhe foi aplicada a penalidade.

Art. 81. É assegurado à transportadora o direito de defesa, devendo exercitá-lo no prazo de 15 (quinze) dias, contados do recebimento da notificação a que se refere o artigo anterior.

Art. 82. A defesa será apresentada, preferencialmente, ao órgão regional do DNER que houver expedido a notificação, onde será decidida.

§ 1.º Se a decisão lhe for contrária a transportadora poderá recorrer ao Chefe da Divisão de Transporte de Passageiros e Cargas, no prazo de 10 (dez) dias, contados do recebimento da notificação da decisão.

§ 2.º A transportadora terá o prazo de 15 (quinze) dias, para o pagamento da multa, contados:

- I — do recebimento da notificação da aplicação da multa, se não houver apresentado defesa;
- II — do recebimento da notificação da decisão que rejeitou a defesa, se não houver interposto recurso;
- III — do recebimento da notificação da decisão final que rejeitar o recurso.

§ 3.º A multa será recolhida à Tesouraria do órgão regional do DNER notificante, ou daquele sob cuja ju-

risdição estiver o serviço, devendo a infratora, no segundo caso, fazer prova do recolhimento perante o órgão notificante.

Art. 83. A pena de cassação só poderá ser aplicada em processo regular, no qual se assegurará a transportadora ampla defesa.

Art. 84. O Diretor de Operações do DNER determinará a abertura do processo a que se refere o artigo anterior.

§ 1.º Promoverá o processo uma comissão designada pelo Diretor de Operações e composta de 3 (três) servidores do DNER.

§ 2.º Ultimada a instrução, a transportadora será citada para, no prazo de 30 (trinta) dias, apresentar defesa, sendo facultada vista do processo no DNER.

§ 3.º Apresentada a defesa, a comissão remeterá o processo ao Diretor de Operações, para julgamento, acompanhado de relatório conclusivo.

Art. 85. Da decisão que determinar a aplicação da pena de cassação, e de cujo teor, mediante notificação, será dado conhecimento à transportadora, caberá recurso para o Conselho Administrativo do DNER, dentro do prazo de 15 (quinze) dias com efeito suspensivo.

Art. 86. A aplicação das penalidades previstas neste Regulamento dar-se-á sem prejuízo da responsabilidade civil ou criminal, acaso existente.

Art. 87. Respeitado o processamento estabelecido no Capítulo VIII, das decisões dos Distritos Rodoviários, da Divisão de Transporte de Passageiros e Cargas e da Diretoria de Operações, caberá, no prazo de 15 (quinze) dias, contados do recebimento da notificação, recurso, respectivamente, para o Chefe da Divisão de Transporte de Passageiros e Cargas, para o Diretor de Operações e para o Conselho Administrativo do DNER.

CAPITULO IX

Da Fiscalização

Art. 88. A Fiscalização dos serviços de que trata este Regulamento, em tudo quanto diga respeito à economia, segurança das viagens e comodidades dos passageiros e ao cumprimento da legislação de trânsito e de tráfego ro-

doviário, interestadual e internacional, será exercida pelo DNER, por seus agentes credenciados.

Art. 89. Em cada viagem ordinária, será obrigatoriamente reservada uma poltrona para transporte gratuito de agente da fiscalização, utilizável, antes da partida, até:

- I — 6 (seis) horas, nas linhas com percurso inferior a 100 (cem) quilômetros;
- II — 12 (doze) horas, nas linhas com percurso entre 100 (cem) e 500 (quinhentos) quilômetros;
- III — 24 (vinte e quatro) horas, nas linhas com percurso entre 500 (quinhentos) e 1000 (mil) quilômetros;
- IV — 48 (quarenta e oito) horas, nas linhas com percurso superior a 1000 (mil) quilômetros.

Art. 90. As sugestões e reclamações dos passageiros a respeito dos serviços serão recebidas pela fiscalização, nas estações ou terminais rodoviários, nos órgãos regionais e na Administração Central do DNER.

Parágrafo Único. As transportadoras manterão, em suas agências nos pontos terminais, livro próprio, rubricado pela fiscalização, onde os passageiros livremente registrarão suas queixas e sugestões.

CAPITULO X

Dos Serviços Especiais

Art. 91. São considerados serviços especiais os de transportes coletivos interestadual e internacional de passageiros, realizados na forma deste Capítulo, visando à exploração de:

- I — turismo;
- II — fretamento.

Art. 92. Entende-se como serviço de transporte turístico aquele executado para atender fins culturais ou recreativos desde que não apresente caráter de linha regular de transporte coletivo de passageiros.

Parágrafo único. Na execução dos transportes turísticos levar-se-ão em conta:

- a) os serviços de turismo em si mesmo, disciplinado pelo Conselho Nacional de Turismo (CNTUR) e executados pela Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR);
- b) os serviços técnicos de transporte relacionados com as condições de tráfego dos veículos e sua segurança,



disciplinados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER).

Art. 92. Os serviços de transportes turísticos serão executados por veículos pertencentes a empresas de turismo, Agências de Viagens ou de Turismo e por empresa de transporte turístico legalmente instituídas e devidamente autorizadas e registradas na EMBRATUR.

§ 1º A EMBRATUR manterá o DNER devidamente informado acerca dos registros das empresas de que trata este artigo e de suas alterações.

§ 2º Para fins de fiscalização, os veículos empregados em transportes turísticos deverão apresentar, em local visível, o emblema da EMBRATUR com o número do registro da entidade proprietária, observadas as características estabelecidas por aquela empresa.

§ 3º A execução de transporte de turismo, por veículos que não sejam de propriedade da contratante do serviço, poderá ser permitida, dependendo de autorização especial para cada caso, desde que o contrato de transporte recaia sobre serviços regulares de transportes autorizados.

Art. 94. As organizações autorizadas a explorar o transporte turístico são obrigadas a apresentar, na época estabelecida em instruções do DNER, todos os elementos necessários ao controle do tráfego nas estradas de rodagem, previstos nos Incisos I e II do artigo 17 e I, II, III, V do artigo 23 e a fiscalização das condições de segurança técnica do veículo, tendo em vista o fim a que se destina.

Parágrafo único. No controle e fiscalização a que se refere este artigo, serão devidamente consideradas as decisões da EMBRATUR relativas:

- a) à autorização para operar e ao registro das organizações que exploram os serviços turísticos e de transporte de turistas;
- b) ao valor do capital de constituição da empresa;
- c) às condições a que deve obedecer o transporte de turistas, no que se refere a conforto e bem-estar.

Art. 95. É assegurado às organizações de transportes turísticos, mediante acordo entre os interessados, o direito de utilizar, quando necessário, os pontos de apoio e de assistência, existentes na infra-estrutura rodoviária.

Art. 96. Para execução dos transportes especiais a que se refere o artigo 91 deste Regulamento, serão utilizados veículos que atendam, no que couber, às exigências contidas na Seção IV do Capítulo VI deste Regulamento.

Parágrafo único. Aplicam-se as empresas de transportes turísticos as exigências constantes dos parágrafos 1º, 3º e 4º do artigo 55.

Art. 97. Por serviço de transporte de passageiros, sob regime de fretamento, entende-se a atividade de caráter continuado ou eventual, entre dois pontos estabelecidos, sem cobrança de passagens.

§ 1º Para a execução dos serviços de transporte de passageiros, sob regime de fretamento, as transportadoras serão registradas no DNER, atendendo às exigências que forem estabelecidas em instruções especiais do mesmo Departamento.

§ 2º A autorização para prestação de serviço de fretamento será expedida pelo DNER tendo em vista o contrato de locação do veículo.

§ 3º As autorizações referidas no artigo anterior e seus parágrafos serão válidas por períodos não superiores a 12 (doze) meses.

Art. 98. Não será permitido às transportadoras de que trata este Regulamento exercerem, entre si, competição ruinosa ou perturbadora de suas atividades econômicas.

CAPÍTULO XI

Das Disposições Gerais e Transitórias

Art. 99. O DNER expedirá normas complementares para o cumprimento deste Regulamento, que entrarão em vigor com a publicação no Diário Oficial da União.

Art. 100. O DNER poderá, quando assim o exigir o interesse público, requisitar bens ou serviços das empresas de transporte interestadual de passageiros de que trata o presente Regulamento.

Parágrafo único. Os bens ou serviços requisitados na forma deste artigo serão indenizados, de acordo com o critério fixado pelo DNER.

Art. 101. Não será permitido, na publicidade das transportadoras, o uso de expressões ou artifícios que induzam o público em erro sobre as ver-

dadeiras características da linha, especialmente itinerário, sectionamento, tempo de percurso e preço de passagem.

Art. 102. Aos gráficos de aparelhos destinados a registro de velocidade, distância percorrida e tempo de percurso, será conferido valor especial de prova.

§ 1º A adulteração ou violação, cometida nesses aparelhos e em seus registros gráficos, quando comprovado o objetivo de fraudar a prova, implicará presunção de culpabilidade.

§ 2º Os aparelhos de que trata este artigo estão sujeitos a aprovação prévia.

Art. 103. Pela prática de atos administrativos de seu interesse, as transportadoras pagarão emolumentos conforme tabela a ser estabelecida pelo DNER.

Art. 104. A autorização para exploração de serviço de transporte coletivo internacional de passageiros, sua execução e respectiva fiscalização obedecerão ao disposto neste Regulamento, naquilo que não colida com as convenções internacionais, firmadas pelo Brasil.

Art. 105. As transportadoras que exploram serviços, a qualquer título outorgado pelo DNER, sob o regime anterior, ficam obrigadas, no prazo máximo de 12 (doze) meses, contados da publicação deste Regulamento, a se enquadrar nas suas disposições, sob pena de cancelamento das atuais permissões.

Parágrafo único. Com a transportadora que tiver seu enquadramento deferido será firmado o contrato de concessão de que tratam os artigos 13 e 20.

Art. 106. Os executantes de serviço coletivo interestadual de passageiros, resultante de conexão de serviços autorizados por órgãos estaduais ou municipais, ficam obrigados a regularizar sua situação perante o DNER, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da publicação deste Regulamento, sendo-lhes garantida a situação atual, se comprovarem o efetivo funcionamento dos serviços anteriormente à vigência do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969.

Art. 107. Criado o órgão, cuja constituição autoriza o artigo 25 do

Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, a esse ficará automaticamente transferida a competência de que trata este Regulamento.

Art. 108. Este Regulamento entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário e, especialmente, as contidas nas "Instruções para o Licenciamento em Caráter Precário de Veículos Destinados ao Transporte Coletivo de Passageiros nas Estradas de Rodagem Federais", aprovadas por despacho do Excelentíssimo Senhor Presidente da República, de 20 de maio de 1968, publicado no Diário Oficial de 14 de junho de 1968. — Mário David Andreazza.



DECRETO Nº 68.982 — DE 21 DE JULHO DE 1971

Retifica o enquadramento de cargos do Ministério da Fazenda.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 81, item III, da Constituição e tendo em vista o disposto na Lei nº 3.780, de 12 de julho de 1960 e o que consta do processo MP-40.193-70, decreta:

Art. 1º Fica retificado, na forma da relação nominal anexa, o enquadramento dos cargos, funções e empregos do Ministério da Fazenda, aprovado pelo Decreto nº 56.388, de 1º de junho de 1965, e retificado pelos de números 64.630, de 11 de julho de 1969, e 67.273, de 25 de setembro de 1970.

Parágrafo único. A retificação a que se refere este artigo prevalece para todos os efeitos, a partir de 1º de julho de 1960.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 21 de julho de 1971; 150ª da Independência e 23ª da República

Emílio G. Mécici  
Antônio Delfino Netto

O anexo mencionado no art. 1º foi publicado no D.O. de 22-7-71.



Decreto nº 68.961 de 20 de julho de 1971

ARTIGO 51 - As transportadoras adotarão processos adequados de seleção e aperfeiçoamento do seu pessoal, especialmente dos elementos que desempenhem atividades relacionadas com a segurança do transporte.

ARTIGO 53 - O regime de trabalho da tripulação, dos ônibus, observando o disposto nas leis trabalhistas, será regulado em normas complementares

ARTIGO 99 - O DNER. expedirá normas complementares para o cumprimento deste Regulamento, que entrará em vigor com a publicação no Diário Oficial da União.

1  
1  
DIRETORIA DE OPERAÇÕES



Norma Complementar n.º 1-72 - DR. OP.

O Diretor da Diretoria de Operações do DNER, usando das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 121 inciso I combinado com o art. 100 inciso I do Regimento baixado com o Decreto n.º 68.423 de 25-3-1971 tendo em vista o disposto nos artigos 51, 53 e 99 do Regulamento baixado com o Decreto n.º 68.961 de 20-7-1971, resolve: Baixar a anexar "Norma Complementar" relativa ao Regime de Trabalho da Tripulação dos Ônibus Interestaduais e Internacionais a que devem se submeter as empresas que realizam, no âmbito do DNER, serviços de transportes coletivos de passageiros.

Rio de Janeiro, 31 de janeiro de 1972.

M. Caput-Diretor da Diretoria de Operações



Regula o regime de trabalho dos motoristas de onibus empregados no transporte coletivo interestadual e internacional de passageiros e os preceitos a serem observados na admissão desses profissionais e no controle de suas condições de saúde (artigos 51 e 53 do Regulamento aprovado pelo Decreto 68.961-71).

## Introdução



Artigo 1.º - As presentes Normas Complementares estabelecem regras pelas quais se regerá a prestação do trabalho dos motoristas nos serviços interestaduais e internacionais de transporte coletivo de passageiros, autorizados e fiscalizados pelo D.N.E.R. e os preceitos que deverão ser observados na admissão daqueles profissionais, bem como no controle de suas condições de saúde.

Parágrafo único. A empresa que opera serviço interestadual ou internacional de transporte coletivo de passageiros é sempre responsável pela observância destas normas, haverá responsabilidade solidária, dos motoristas com a sua empresa, nos casos previstos nestas normas.

## CAPÍTULO II

## Definições



Artigo 2.º - Para os efeitos destas Normas complementares, as palavras e expressões adiante enumeradas, se empregam para significar:

- I - Motorista - Profissional encarregado da direção e responsável pela segurança do veículo de transporte coletivo de passageiros quando em viagem.
- II - Equipe - Dupla de motoristas que se revezam em uma mesma viagem, na direção e na responsabilidade pela segurança do veículo de transporte coletivo de passageiros.
- III - Motorista Chefe - Profissional que, no trabalho executado por equipe, orienta e dirige o serviço, durante a viagem.
- IV - Motorista Auxiliar - Profissional que na equipe, trabalhando sob a orientação e direção do motorista chefe, auxilia-o e rende-o no serviço.
- V - Cobrador - Profissional que cobra, dos passageiros, o preço do transporte, presta-lhes informações sobre o serviço e colabora com o motorista para garantir-lhes



VI - Serviço Rodoviário - Sistema de transporte interestadual entre centros urbanos.

VII - Serviço Suburbano - Sistema de transporte interestadual entre centros urbanos, servindo basicamente à condução para o trabalho

VIII - Jornada de Trabalho - O trabalho executado em cada período de 24 horas.

IX - Tempo de Serviço - Todo o tempo da jornada de trabalho, desde o momento em que o motorista começa a trabalhar ou em que é determinada a sua presença para o trabalho, até o momento em que dele se afasta, sem mais responsabilidade pela sua execução.

X - Tempo de Direção - Todo o tempo em que o motorista se encontra no volante, dirigindo o veículo ou nele procedendo reparos de emergência.

XI - Intervalo para descanso - Espaço de tempo, entre períodos de tempo de direção, destinados a descanso ou refeição do motorista, fora do veículo ou quando no interior, repousando em poltrona leito, segurança e conforto durante a viagem.



- XII - Período de Repouso - Espaço de tempo entre duas jornadas de trabalho, destinado a repouso, com afastamento do serviço e desfrutado preferentemente no local de residência.
- XIII - Horário Normal de Trabalho - Tempo básico de serviço prefixado para cada jornada de trabalho.
- XIV - Horas Suplementares - Acréscimo de tempo de serviço, ao horário normal de trabalho, não excedente de duas horas, cuja prestação fica condicionada à existência de acordo escrito entre a empresa e o motorista, de contrato coletivo de trabalho, ou de decisão normativa nos quais se estipule remuneração especial para tanto.
- XV - Horas Extraordinárias - Acréscimo de tempo de serviço, sem limite de duração ao horário normal de trabalho remunerado com os adicionais previstos em lei, seja para fazer face a motivação de força maior, seja para atender à realização ou acabamento de serviços inadiáveis, cuja inexecução possa acarretar prejuízo manifesto, com a conclusão de viagens interrompidas e a prestação de socorro em casos de acidente.



## Dos Sistemas de Operações

Artigo 3.º - Nos trabalhos de direção de veículos rodoviários de transporte coletivo de passageiros, serão admitidos dois sistemas operacionais.

I - O de Operação individual em que o trabalho de direção, durante a viagem, ficará a cargo de um só motorista;

II - O de operação por equipe em que o trabalho de direção, durante a viagem, será executado por dois motoristas, que se revezarão regularmente, no seu desempenho.

Parágrafo 1.º - A operação por equipe só será admitida em coletivos que, em cabina de direção isolada disponham de "poltronas-leito" para descanso do motorista que estiver sendo revezado.

Parágrafo 2º - Na operação das linhas suburbanas, o motorista será obrigatoriamente auxiliado por cobrador.



## Da duração do Trabalho

Artigo 4º - O horário normal de trabalho do motorista do veículo de transporte coletivo de passageiros será de 8 (oito) horas de tempo de serviço e de 7 (sete) horas de tempo de direção.

Parágrafo único - Para os motoristas que trabalham em equipe, o horário normal de trabalho será de 16 (dezesesseis) horas de tempo global de serviço para a equipe e de 7 (sete) horas de tempo de direção para cada motorista, procedendo-se ao revezamento após cada período de, no máximo, 3 (três) horas de tempo de direção.

Artigo 5.º - O horário normal de trabalho poderá ser acrescido, no máximo:

- a) - de duas horas suplementares, nos serviços rodoviários;
- b) - de uma hora suplementar, para cada motorista, no serviço executado por equipe ou serviços suburbanos

Artigo 6.º - A hora de trabalho noturno, assim compreendido e executado entre 22 horas de um dia e as 5 horas do dia seguinte, será computado como de 52 minutos e 30 segundos

## CAPITULO V

## Das interrupções do Trabalho

## Seção I

## Dos periodos de Repouso

Artigo 7º - Entre duas jornadas de trabalho, haverá para o motorista, um período de repouso mínimo de 11 (onze) horas.

Parágrafo Único - O período de repouso será acrescido de tantas horas quantas foram as horas extraordinárias trabalhadas na jornada precedente que excedam a duração normal do trabalho, acrescida das horas suplementares.

Artigo 8º - O período de repouso será gozado, de preferência no local onde o motorista tiver residência.

Parágrafo único - Quando a natureza do serviço não permitir que o período de repouso seja gozado no local da residência do motorista, a empresa fica obrigada a proporcionar-lhe, e por sua conta instalações adequadas no local designado para tanto.





Dos intervalos para Descanso

Artigo 9º - A cada período contínuo de tempo de direção de 3 (tres) horas corresponderá intervalo para descanso que terá duração e lugar, na forma seguinte:

- a) - de quinze (15) minutos, no mirino, correspondendo às tres horas iniciais de tempo de direção e que terá lugar entre duas horas e meia e três horas e meia de tempo de direção;
- b) - de vinte (20) minutos, correspondendo às tres horas seguintes de tempo de direção e que terá lugar entre cinco horas e meia e seis horas e meia de tempo de direção.

Parágrafo único - A duração do intervalo para descanso será acrescida de 25 (vinte e cinco) minutos, sempre que, no local para tanto designado pela empresa, o motorista tomar refeição.

Artigo 10.º - No trabalho executado por equipe, assegurada a mesma duração mínima de intervalo para descanso, observar-se-a mais o seguinte:

- a) - O motorista que estiver gozando do intervalo para descanso na poltrona leito, atenderá aos passageiros 30 minutos do pe-



riodo a tanto destinado.

b) - As refeições serão tomadas nos pontos de parada.

Artigo 11.º - No tempo de serviço,

I) - Serão computadas, como de hora inteira, as frações superiores a 15 (quinze) minutos.

II) - Não serão computados:

a) - intervalos para descanso;

b) - as frações daquele tempo inferior a 15 (quinze) minutos.

Artigo 12.º - O repouso semanal do motorista com a duração de 24 (vinte e quatro) horas será gozado preferentemente no local onde tiver residência, e obrigatoriamente duas vezes por mês.



## Do controle do Trabalho

Artigo 13.º - O exercício do trabalho dos motoristas, nos serviços de que tratam estas normas, será controlado através gráficos constantes de guias de serviço correspondendo cada uma delas a cada dia do mês, impressas em três vias reunidas em blocos autenticados pela empresa, contendo tantas guias quantos sejam os dias do mês a que se refiram, mais 5 (cinco) sobressalentes.

Parágrafo 1.º - Para que possa executar serviço de direção, o motorista será obrigado a trazer consigo o bloco de guias de serviço de que trata este artigo, correspondente ao mês em curso e, também, até o quinto dia do mesmo mês, o bloco correspondente ao mês, anterior, e a exibi-lo à fiscalização quando solicitados.

Parágrafo 2º - A empresa inscreverá, nas guias de serviço, quando do início da jornada de trabalho, os dados relativos à linha e ao veículo e o motorista, nas mesmas, anotarà, ao término de cada etapa de serviço, de direção ou descanso, o horário de seu decurso e as anormalidades

ocorridas, não sendo admitidas rasuras

Parágrafo 3º - Ao fim de cada jornada de trabalho, o motorista entregará o bloco à empresa, para que a mesma, visando-o, confirme as anotações por ele feitas e o devolva quando do início da jornada seguinte.

Parágrafo 4º - As guias obedecerão, ao modelo aprovado que acompanha estas Normas (Anexo I), devendo quaisquer alterações nelas introduzidas serem submetidas à prévia aprovação do D.N.E.R.



## Da admissão do Motorista



Artigo 14.º - A admissão de motoristas para dirigir veículo em serviço inter-estadual ou internacional de transporte coletivo de passageiros estará condicionada à prévia observância das seguintes exigências, sem prejuízo das estabelecidas na legislação trabalhista e de trânsito:

- I - Disposição de bom currículo profissional atestado por certidões fornecidas pelas autoridades competentes;
- II - A aprovação em exame técnico profissional, ao qual se apurarão os seus conhecimentos sobre mecânica de veículos de transporte coletivo e sua perícia no conduzi-lo;
- III - Aprovação em exame de saúde médico e psicotécnico que atestará as suas reais possibilidades físicas e psíquicas para o exercício da direção e trato com o público.

Parágrafo 1.º - O exame técnico profissional será realizado por profissionais experientes, chefes de serviço das empresas de transporte que, em fórmulas



próprias, por eles firmadas, consignarão os resultados obtidos, para arquivo e consulta, na respectiva Seção de Pessoal.

Parágrafo 2.º - O exame de saúde médico e psicológico ficará a cargo de médicos e psicólogos devidamente habilitados e credenciados que disponham, para tanto, de meios adequados sendo os seus resultados consignados em fichas individuais que serão arquivadas no serviço médico da empresa ou no consultório do médico responsável, por ela credenciado.

Artigo 15.º - Contra-indicam o exercício do trabalho de direção do veículo de transporte coletivo:

- a) - perda de qualquer membro superior, ou inferior mesmo que substituído por aparelho de próteses, ou parte do membro desde que possa interferir com a segurança e controle do direção;
- b) - Diabetes mellitus requerendo controle de insulina;
- c) - história clínica comprovada de doença cardíaca hipertensiva, lesões orovalvulares (mesmo compensadas), processos isquêmicos do miocárdio, angina pectoris, insuficiência coronariana, cardiopatia cha-gásica, dissociação aurículo ventricular e toda a história clínica passada ou presente



de moléstia cardíaco-vascular que possa acompanhar de síncope, dispnea, colapso etc.;

- d) - Tuberculose de qualquer etiologia;
- e) - Neoplasia;
- f) - Enfizema pulmonar que possa interferir com a força e habilidade de dirigir e controlar um veículo de transporte coletivo;
- g) - Epilepsia ou outra condição que possa causar perda de consciência ou diminuição de habilidade para dirigir e controlar veículo de transporte coletivo;
- h) - Enfermidade de natureza mental ou nervosa, orgânica ou funcional ou disfunção psíquica que possa interferir na habilidade e segurança para dirigir e controlar veículo de transporte coletivo;
- i) - Acuidade visual inferior a 1 (um) num olho e 0,6 (seis décimos) no outro, sem correção. Com correção (que não deve ultrapassar de -4 (quatro) ou 4 (quatro) a visão deverá ser, no mínimo, normal num olho e 0,6 (seis décimo) no outro. Campo visual de pelo menos 70% (setenta por cento) no plano meridiano horizontal em cada olho. Todas as enfermidades ciliares evolutivas ou cicatriciais que re-



duzam ou venham a reduzir de qualquer maneira o rendimento visual, assim como quaisquer distúrbios de motilidade que interfiram com o confortável exercício da binocularidade. O senso cromático não deve apresentar alterações que comprometam a indicação dos sinais coloridos em qualquer situação;

- j) - Dificultade auditiva superior a 20% (vinte por cento) ainda que unilateral, de qualquer causa, a menos que devidamente corrigido;
- l) - Doença reumática, artrítica muscular, neuromuscular ou vascular que possa interferir com a habilidade e segurança para dirigir e controlar veículo de transporte coletivo;
- m) - Uso de psicotrópicos, narcóticos ou quaisquer drogas que criem dependência.
- n) - Alcoolismo crônico.



Do controle da Saúde

Artigo 16.º - Além do exame de saúde médico e psicotécnico realizado por ocasião da admissão, o motorista será submetido a novo exame:

- a) - rotineiramente, de dois em dois anos, quando contar menos de 30 (trinta) anos de idade, e, de ano em ano, com eletrocardiograma obrigatório, quando houver excedido aquela idade;
- b) - sempre que envolvido em acidente grave, assim considerado aquele de que resultem ferimentos a pessoas, ou que verificado, não possa o veículo seguir viagem pelos próprios meios, e ainda, quando participe de repetidos acidentes não graves, hipóteses em que só poderá voltar ao serviço, depois de examinado e declarado apto.

Artigo 17.º - A todo o motorista julgado apto, física e psiquicamente para dirigir ou continuar dirigindo veículo de transporte coletivo de passageiros, fornecerá o médico examinador, certificado de inspeção médica, por ele firmado, com sua inscrição no C.R.M. e impresso de acordo com



o modelo que acompanha as presentes Normas (Anexo II) o qual conterá a fotografia do examinado, as datas do último exame e aquela que expirará a validade do mesmo.

Parágrafo único - O porte do certificado de inspeção médica é condição obrigatória para o exercício do trabalho de direção.



## Da fiscalização e das Penalidades

Artigo 18.º - Para controle das disposições destas normas, será obrigatória a exibição:

- I - Pelos motoristas, sempre que solicitados pela fiscalização, do bloco de guias de serviço e do certificado de inspeção médica de que cuidam os artigos 13 e 17;
- II - Pelas empresas, das fórmulas e fichas individuais, contendo a aprovação respectivamente nos exames técnicos profissionais e de saúde desde que solicitados, mediante expediente regular, oriundo de autoridade competente do D.N.E.R.

Parágrafo Único - O D.N.E.R., poderá, a qualquer tempo, exigir das empresas a exibição das formulas e fichas aqui referidas.

Artigo 19º - Sem prejuizo das penalidades previstas no "Regulamento dos Serviços Rodoviários" Interestaduais e Internacionais de Transporte Coletivo de Passageiros", aprovado pelo Decreto n.º 68.961 de 20 de julho de 1971, justificarão a interrupção de viagem pela Fiscalização:



l) - A não exibição pelo motorista, do guia de serviço ou do certificado de inspeção médica;

II - O trabalho do motorista:

- a) - Por tempo superior ao permitido, excetuados os casos de força maior;
- b) - Sem que haja desfrutado todo o tempo fixado para os períodos de repouso entre duas jornadas de trabalho;
- c) - Quando expirado o prazo de validade consignado no certificado de inspeção médica.

Parágrafo Único - Sempre que proceder autuações em razão de inobservância destas Normas ou ordenar a suspensão da viagem, o Fiscal, conforme o caso, visará a guia ou guias de serviço que revelarem a infração ou apreenderá os certificados de inspeção médica vencidos.

Artigo 20º - As infrações das disposições das presentes Normas estarão sujeitas às seguintes penalidades:

- a) - Quando relacionada com obrigação de pessoal da empresa 10% (dez por cento) sobre o valor do mais elevado salário-mínimo vigente do País (Reg. art. 72, I)



b) - Quando relacionada com obrigação da empresa - 100% (cem por cento) sobre o valor do mais elevado salário-mínimo vigente no País (Reg. art. 72 V).

Parágrafo Único - As multas serão simultaneamente imposta ao motorista e a empresa quando a infração verificar, por ação de um e emissão de outro relativamente ao mesmo fato.

Artigo 21º - As empresas que explorem serviço, a qualquer título, outorgado pelo DNER deverão se enquadrar, dentro de 120 (cento e vinte) dias, às disposições destas Normas, no que não for auto-executável ou de aplicação imediata.

Artigo 22.º - As presentes Normas Complementares entram em vigor com a sua publicação no Diário Oficial da União, revogadas todas as disposições anteriores contidas em Portarias, Circulares, Instruções, ordens de Serviço ou outros atos baixados pelo D.N.E.R.

NOTA: Cópia autêntica do Diário Oficial da União do dia 28 de fevereiro de 1972 - Seção I - Parte II - (Pag. 770, 771 e 772).

E. Gráfica Patronato, Sto. Antonio - Catalão

Arrolar as emendas da  
C. de Constituição e Justiça  
e o projeto, votar à C. de  
Constituição e Justiça e pen-  
to redigir a matéria para a  
2ª sessão. Em 04.05.78



*[Assinatura]*

## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### PROJETO DE LEI N.º 1.503-B, de 1973

(DO SR. JOSÉ HADDAD)



Regulamenta a profissão dos trabalhadores em trans-  
portes rodoviários, e dá outras providências; tendo pare-  
ceres: da Comissão de Constituição e Justiça, pela consti-  
tucionalidade e juridicidade, com emendas; e, das Comis-  
sões de Trabalho e Legislação Social e de Finanças, pela  
aprovação, com adoção das emendas da Comissão de Cons-  
tituição e Justiça; da Comissão de Transportes, emitido em  
audiência, pela rejeição, contra o voto em separado do Sr.  
Abel Ávila.

(Projeto de Lei n.º 1.503-A, de 1973, a que se refere o  
parecer.)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Aplicam-se ao pessoal empregado em qualquer setor  
dos transportes rodoviários, de passageiros ou de cargas os pre-  
ceitos constantes desta lei.

Art. 2.º Considera-se trabalhador rodoviário, incluído nos  
efeitos da presente lei, o empregado que presta serviços não even-  
tuais, sob qualquer forma:

a) a empresa de transportes rodoviários de passageiros ou  
de cargas;

b) no setor de transportes de empresas comerciais ou indus-  
triais que tenham atividade econômica principal que não o serviço  
de transportes rodoviários;

c) no setor de transportes, sob o regime da CLT, de socieda-  
des de economia mista, entidades paraestatais e no serviço público  
federal, estadual e municipal;



d) em qualquer veículo rodoviário, motorizado ou não, que trafegue sob licença da autoridade competente, nas vias terrestres abertas à circulação pública, tais como ruas, avenidas, logradouros, estradas, caminhos carroçáveis ou passagens de domínio público, qualquer que seja a natureza ou finalidade e sob qualquer forma de pagamento de salário;

e) em tratores e outras máquinas rodoviárias utilizadas na construção de estradas, fazendas, granjas e chácaras.

Art. 3.º Considera-se empresa, para fins de aplicação da presente lei, a definida como tal no art. 2.º e seu § 1.º da CLT.

Art. 4.º Considera-se empregado, para todos os fins e efeitos da presente lei, o motorista profissional ou outro qualquer empregado do setor de transportes rodoviários que exerçam função não eventual, em veículo alheio, mediante qualquer forma de remuneração, inclusive quilômetros rodados ou comissão.

Art. 5.º Motorista profissional, para os efeitos desta lei, é todo aquele que, legalmente habilitado, trabalhe como empregado, conduzindo veículo automotor de qualquer espécie, seja de uso individual, coletivo ou particular e em máquinas operatrizes, tratores ou guindastes.

§ 1.º O pessoal empregado nas empresas de transportes ou outras que possuam setor de transportes e similares, para os efeitos desta lei é classificado nas seguintes categorias:

a) empregados no tráfego e equipagem dos veículos tais como: motoristas, cobradores, fiscais, despachantes e ajudantes;

b) pessoal de manutenção, conserto e conservação dos veículos, tais como: mecânicos, lanterneiros, eletricitas, borracheiros, pintores, lavadores e vigias;

c) pessoal empregado nos escritórios das empresas cuja atividade principal seja o transporte de carga ou passageiros.

§ 2.º Ajudante de caminhão é o empregado cuja atividade consiste em acompanhar o motorista de caminhão em trânsito, ajudando-o em qualquer serviço, exceto no conduzir o veículo, tendo como principal tarefa a carga e descarga das mercadorias e a sua proteção contra avarias.

§ 3.º O cobrador ou trocador de ônibus é o empregado membro da equipagem do veículo, encarregado de cobrar as passagens dos usuários e fazer-lhes o troco necessário.

§ 4.º Para o exercício da sua atividade o trocador ou cobrador deverá ser diplomado por Sindicato da categoria profissional, em curso promovido por este e que incluirá no seu currículo noções de relações humanas, conhecimento de ruas e outros logradouros, de hospitais, estabelecimentos públicos e escolares que habilitem a prestar informações ao público, aritmética e educação moral e cívica.

§ 5.º Aplicam-se os princípios desta lei ao motorista que trabalhe em automóvel particular de passageiros, servindo ao proprietário ou sua família, ainda que não vinculado a qualquer atividade econômica direta do empregador.

Caixa: 72

Lote: 48  
PL N° 1503/1973

120



### Da Remuneração

Art. 6.º A remuneração dos motoristas e demais trabalhadores rodoviários mencionados no artigo anterior, será livremente convencionada, através de acordos coletivos ou individuais ou de decisões normativas da Justiça do Trabalho, respeitadas as leis vigentes sobre a matéria.

### Da Jornada de Trabalho

Art. 7.º A jornada de trabalho do motorista profissional não excederá de 6 (seis) horas diárias ou trinta e seis horas semanais.

Art. 8.º Mediante acordo ou convenção coletiva, processada na forma do disposto do Título VI da CLT, será permitida a prorrogação da jornada de trabalho do motorista até 2 (duas) horas por dia.

§ 1.º Qualquer acordo ou convenção coletiva de prorrogação da jornada de trabalho, deverá ter a duração máxima de 1 (um) ano a ser homologado pelo DETRAN e pela DRT do Estado respectivo.

§ 2.º É vedado o trabalho do motorista profissional sem que entre uma e outra jornada de trabalho, haja um período contínuo mínimo de 11 (onze) horas.

§ 3.º A remuneração das horas extras da prorrogação prevista no presente artigo será, em qualquer hipótese, de 50% (cinquenta por cento) do salário-hora, ainda que o trabalho seja por quilômetro rodado ou comissão.

Art. 8.º O trabalho noturno será remunerado com um adicional de 20% (vinte por cento) sobre a remuneração percebida, incidindo, inclusive, sobre as horas extras eventuais, prestadas no período noturno.

Art. 9.º É permitido o trabalho nos transportes rodoviários em dias feriados e domingos, asseguradas pelo menos duas folgas semanais, por mês, em dias de domingo.

### Das Cadernetas de Horário de Serviço

Art. 10. Para efeito de fiscalização do cumprimento desta lei, fica instituída a Caderneta de Horário de Serviço, que será visada pelo empregador ou seu representante ao início e fim de cada jornada de trabalho, com a indicação do horário, sendo ela conduzida, obrigatoriamente, pelo motorista, quando em serviço.

§ 1.º Quando o motorista permanecer em serviço, fora da sede da empresa empregadora, os vistos serão passados pelos agentes ou representantes do empregador, e, na sua falta, por autoridades do Ministério do Trabalho e Previdência Social ou Polícia Rodoviária Federal.

§ 2.º A falta da Caderneta de Horário de Serviço ou qualquer irregularidade na mesma, desde que não possa ser atribuída ao motorista, constituirá presunção legal contrária ao empregador nos litígios entre este e o empregado.

§ 3.º Será proibida a circulação de veículo, se o condutor do mesmo não estiver munido da "Caderneta de Horário de Serviço".



§ 4.º O Poder Executivo terá o prazo de 90 (noventa) dias para mandar expedir as "Cadernetas de Horário de Serviço", a partir da data da publicação da presente lei.

### Disposições gerais

Art. 11. Considera-se de trabalho efetivo todo o tempo em que o empregado estiver à disposição do empregador, mesmo que não esteja na direção efetiva do veículo.

Art. 12. Respeitadas as demais disposições do Capítulo IV do Título II, da CLT, os trabalhadores rodoviários terão direito a férias anuais na seguinte proporção:

a) 30 (trinta) dias úteis, aos que tiverem ficado à disposição do empregador durante 12 (doze) meses e não tenham dado mais de 6 (seis) faltas injustificadas ao serviço, nesse período;

b) 20 (vinte) dias úteis, aos que tiverem ficado à disposição do empregador por mais de 250 (duzentos e cinquenta) dias nos 12 (doze) meses do ano contratual;

c) 15 (quinze) dias úteis, aos que tiverem ficado à disposição do empregador por mais de 200 (duzentos) dias;

d) 10 (dez) dias úteis, aos que tiverem ficado à disposição do empregador, menos de 200 (duzentos) e mais de 150 (cento e cinquenta) dias.

Art. 13. Os trabalhadores rodoviários terão direito ao pagamento de adicional de insalubridade, na proporção que vier a ser determinada pela repartição competente em matéria de segurança e higiene do trabalho.

Art. 14. Após 25 (vinte e cinco) anos de efetivo exercício da profissão, os trabalhadores rodoviários farão jus a aposentadoria especial de que trata o art. 31 da Lei n.º 3.807, de 26 de agosto de 1960 (Lei Orgânica da Previdência Social).

Art. 15. Esta Lei entrará em vigor 90 (noventa) dias após a sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

### Justificação

A Consolidação das Leis do Trabalho e as leis suplementares subseqüentes já regulamentaram todas as profissões do setor de transportes, como tais consideradas as dos ferroviários, marítimos, estivadores, aeroviários e aeronautas. Apenas os trabalhadores em transportes rodoviários não possuem a regulamentação das atividades profissionais que exercem, medida que se impõe tanto por equidade, como da mais legítima justiça social.

A atividade de condutor de veículo rodoviário, que constitui uma categoria diferenciada dentro do sistema de organização sindical brasileira, só pode ser exercida mediante habilitação, fiscalização e disciplinação, na forma da Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966 — Código Nacional de Trânsito.

O presente projeto de lei pretende consolidar e disciplinar a legislação esparsa, contendo normas gerais para a execução do trabalho no setor de transporte rodoviário, responsável por 70%

Caixa: 72

Lote: 48

PL N.º 1503/1973

121



das mercadorias e passageiros transportados no País, regulamentando a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários.

Assim justificando esta proposição, peço para ela o apoio de tantos quantos dos meus nobres pares possam de alguma forma contribuir para seu aperfeiçoamento até final transformação em lei.

Sala das Sessões, em ... de agosto de 1973. — José Haddad.

**LEGISLAÇÃO CITADA, ANEXADA PELA COORDENAÇÃO  
DAS COMISSÕES PERMANENTES**

**LEI N.º 5.890, DE 8 DE JUNHO DE 1973**

**Altera a legislação de previdência social, e dá outras providências.**

.....  
Art. 9.º A aposentadoria especial será concedida ao segurado que, contando no mínimo 5 (cinco) anos de contribuição, tenha trabalhado durante 15 (quinze), 20 (vinte) ou 25 (vinte e cinco) anos pelo menos, conforme a atividade profissional, em serviços que, para esse efeito, forem considerados penosos, insalubres ou perigosos, por decreto do Poder Executivo.

.....  
§ 2.º Reger-se-á pela respectiva legislação especial a aposentadoria dos aeronautas e a dos jornalistas profissionais.

.....  
Art. 34. Revogam-se as disposições em contrário, especialmente os Decretos-leis números 710, de 28 de julho de 1969; 795, de 27 de agosto de 1969, e 959, de 13 de outubro de 1969; as Leis números 5.610, de 22 de setembro de 1970, e 5.831, de 30 de novembro de 1972; os artigos 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, parágrafo único do artigo 37, 48, 49, 50, 51, 58, 77 e 78 da Lei n.º 3.807, de 26 de agosto de 1960.

Brasília, 8 de junho de 1973; 152.º da Independência e 85.º da República. — **Emílio G. Médici — Júlio Barata.**

**CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO**

**Aprovada pelo Decreto-lei n.º 5.452, de 1.º de maio de 1943**

**TÍTULO I**

**Introdução**

.....  
Art. 2.º Considera-se empregador a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviço.

.....  
§ 1.º Equiparam-se ao empregador, para os efeitos exclusivos da relação de emprego, os profissionais liberais, as instituições de beneficência, as associações recreativas ou outras instituições sem fins lucrativos, que admitirem trabalhadores como empregados.



TÍTULO II  
Normas Gerais de Tutela do Trabalho

CAPÍTULO II  
Da Duração do Trabalho

SEÇÃO II  
Da Jornada de Trabalho

Art. 58. A duração normal do trabalho, para os empregados em qualquer atividade privada, não excederá de oito horas diárias, desde que não seja fixado expressamente outro limite.

Art. 59. A duração normal do trabalho poderá ser acrescida de horas supletivas, em número não excedente de duas, mediante acordo escrito entre empregador e empregado ou mediante contrato coletivo de trabalho.

§ 1.º Do acordo ou do contrato coletivo de trabalho deverá constar, obrigatoriamente, a importância da remuneração da hora suplementar que será, pelo menos, 20% (vinte por cento) superior à da hora normal.

§ 2.º Poderá ser dispensado o acréscimo de salário se, por força de acordo ou contrato coletivo, o excesso de horas em um dia for compensado pela correspondente diminuição em outro dia, de maneira que não exceda o horário normal da semana nem seja ultrapassado o limite máximo de dez horas diárias.

Art. 61. Ocorrendo necessidade imperiosa, poderá a duração do trabalho exceder do limite legal ou convencionado, seja para fazer face a motivo de força maior, seja para atender à realização ou conclusão de serviços inadiáveis ou cuja inexecução possa acarretar prejuízo manifesto.

§ 1.º O excesso, nos casos deste artigo, poderá ser exigido independentemente de acordo ou contrato coletivo e deverá ser comunicado, dentro de dez dias, à autoridade competente em matéria de trabalho, ou antes desse prazo, justificado no momento da fiscalização sem prejuízo dessa comunicação.

REGULAMENTO DO CÓDIGO NACIONAL DO TRÂNSITO

Aprovado pelo Decreto n.º 62.127, de 16 de janeiro de 1968

CAPÍTULO VI  
Dos Condutores

SEÇÃO I  
Da Classificação

Caixa: 72

Lote: 48

PL N° 1503/1973

122



Art. 130. Os condutores de veículos distribuem-se pelas seguintes categorias:

- I — Motorista amador;
- II — Motorista profissional;
- III — Motociclista;
- IV — Motorneiro;
- V — Operador;
- VI — Ciclista;
- VII — Carroceiro e Charretista.

Parágrafo único. Os motoristas da categoria dos profissionais dividem-se pelas classes "A", "B" e "C", segundo os veículos que lhes sejam permitido dirigir.

Art. 131. Segundo sua categoria e classe é permitido ao condutor dirigir:

I — Motorista amador: automóveis, camionetas, veículos mistos e triciclos motorizados da categoria particular;

II — Motorista profissional "A": automóveis, camionetas, veículos mistos e triciclos motorizados de qualquer categoria;

III — Motorista profissional "B": os previstos no item II, mais os caminhões até 6 (seis) toneladas, com ou sem reboque;

IV — Motorista profissional "C": qualquer veículo automotor, de passageiros ou carga, ônibus elétrico e caminhão-trator;

V — Motociclista: ciclomotores, motonetas, motocicletas de qualquer categoria;

VI — Motorneiro: bondes;

VII — Operador: trator de rodas, trator de esteira, trator misto e aparelhos automotores destinados a executar trabalhos agrícolas, de pavimentação ou construção;

VIII — Ciclistas: bicicletas e triciclos sem motor;

IX — Carroceiro e charretista: carroças, charretes e demais veículos de tração animal.

### SEÇÃO III

#### Da Habilitação

Art. 144. Os candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação sujeitar-se-ão aos seguintes exames, na ordem em que vão indicados:

- I — De sanidade física e mental;
- II — Psicotécnico, quando exigido neste Regulamento ou resolução do CONTRAN;
- III — Escrito ou oral, sobre a legislação de trânsito;
- IV — De prática de direção;



V — De conhecimento técnico de veículos, para os que se habilitarem à categoria dos profissionais.

§ 1.º O exame de sanidade física e mental terá caráter eliminatório.

§ 2.º Os exames de habilitação a cada categoria de condutor e o psicotécnico serão uniformes em todo o País, e obedecerão as normas baixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito.

§ 3.º A prova de prática de direção deverá realizar-se em veículo da espécie correspondente à categoria ou à classe à qual o candidato estiver habilitando-se.

## PARECER DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

### I — Relatório

O Projeto cuida de regulamentar a profissão de trabalhador em transporte rodoviário.

Define essa classe, que abrange todos aqueles que, no setor, exercem função de caráter não eventual em veículo alheio.

Classifica tais empregados em três categorias, conceituando, em parágrafos próprios, o ajudante de caminhão e o trocador de ônibus.

Manda aplicar as disposições da lei ao motorista que trabalha em automóvel particular de passageiro.

Dispõe sobre a jornada de trabalho, a caderneta de horário de serviço, as férias, e finalmente sobre aposentadoria após vinte e cinco anos de efetivo exercício profissional.

Na justificação, vem explicado que a Consolidação das Leis do Trabalho e leis complementares subseqüentes já regulamentaram todas as profissões do setor de transportes, "como tais consideradas as dos ferroviários, marítimos, estivadores, aeroviários e aeronautas".

### II — Voto do Relator

Julgamos que o Projeto vem atender a uma regulamentação necessária, pois referente a uma atividade bastante sacrificada e que abriga numerosos trabalhadores.

Seu mérito será examinado pela Comissão de Trabalho e Legislação Social.

No que tange à competência de nossa Comissão, que é a de filtrar inconstitucionalidades e injuridicidades, há alguns reparos a fazer.

O § 5.º do art. 5.º não pode prevalecer, pois subordina às disposições do Projeto o motorista de empregador doméstico, o qual já tem a sua situação regida por lei especial — a de n.º 5.859/72, que "dispõe sobre a profissão de empregado doméstico."

O art. 12 não merece, por igual, aceitação. Cogita das férias. Declara, logo na alínea a, que elas serão de trinta dias. Ora, a norma geral, que é a Consolidação das Leis do Trabalho, consagra o



período de vinte dias para as do trabalhador. Não haveria, ainda, porque tratar diferentemente os empregados abarcados pelo Projeto, diante do princípio da igualdade perante a lei.

Deve, também, ser suprimido todo o art. 12, isto é, com suas alíneas, pois as mesmas se baseiam, para efeito de cálculos proporcionais, precisamente na primeira ("a"), já, criticada.

Outro dispositivo a ser desacolhido é o do art. 14, assim redigido:

"Após 25 (vinte e cinco) anos de efetivo exercício da profissão, os trabalhadores rodoviários farão jus à aposentadoria especial de que trata o art. 31 da Lei n.º 3.807, de 26 de agosto de 1960 (Lei Orgânica da Previdência Social)."

A matéria de aposentadoria especial está regulada, de modo expresso, no art. 71 do Regulamento do Regime da Previdência Social, instituído pela Lei n.º 3.807/60 e baixado pelo Decreto n.º ... 72.771, de 3 de dezembro de 1973. Ali está dito o seguinte:

"A aposentadoria especial será concedida ao segurado que, contando no mínimo 60 (sessenta) contribuições mensais, tenha trabalhado em atividades profissionais penosas, insalubres ou perigosas, na forma das condições abaixo."

Assim, o Projeto dispõe diferentemente da norma geral, a qual não revoga expressamente e que regula, de uma só maneira, o assunto da aposentadoria especial.

Oferecemos, enfim, três emendas, supressivas dos dispositivos apontados, para adequar o Projeto aos princípios do nosso Direito Positivo. Adotadas tais modificações, merece o Projeto parecer favorável, não só quanto à constitucionalidade, mas também no que respeita à juridicidade.

EMENDA N.º 1 (Supressiva)

"Suprima-se o § 5.º do art. 5.º"

EMENDA N.º 2 (Supressiva)

"Suprima-se o art. 12 com suas alíneas."

EMENDA N.º 3 (Supressiva)

"Suprima-se o art. 14."

Sala da Comissão, 25 de junho de 1974. — José Bonifácio Neto, Relator.

### III — Parecer da Comissão

A Comissão de Constituição e Justiça, em reunião de sua Turma "B", realizada em 25-6-74, opinou, unanimemente, pela constitucionalidade e juridicidade, com 3 (três) emendas, do Projeto n.º 1.503/73, nos termos do parecer do Relator.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

José Bonifácio — Presidente, José Bonifácio Neto — Relator, Altair Chagas, Ferreira do Amaral, Hamilton Xavier, Ítalo Fittipaldi, José Alves, JG de Araújo Jorge, Miro Teixeira, Ruydalmeida Barbosa e Severo Eulálio.

Sala da Comissão, 25 de junho de 1974. — José Bonifácio, Presidente — José Bonifácio Neto, Relator.



## EMENDAS ADOTADAS PELA COMISSÃO

### N.º 1

“Suprima-se o § 5.º do art. 5.º”

Sala da Comissão, 25 de junho de 1974. — **José Bonifácio**, Presidente — **José Bonifácio Neto**, Relator.

### N.º 2

“Suprima-se o art. 12 com suas alíneas.”

Sala da Comissão, 25 de junho de 1974. — **José Bonifácio**, Presidente — **José Bonifácio Neto**, Relator.

### N.º 3

“Suprima-se o art. 14.”

Sala da Comissão, 25 de junho de 1974. — **José Bonifácio**, Presidente — **José Bonifácio Neto**, Relator.

## PARECER DA COMISSÃO DE TRABALHO E LEGISLAÇÃO SOCIAL

### I — Relatório

O Deputado José Haddad, da representação do Estado do Rio de Janeiro nesta Casa, nos oferece a contribuição de um Projeto de Lei objetivando regulamentar a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários.

Considera que essa classe, ao contrário da dos ferroviários, marítimos, estivadores, aviários, aeronautas, etc., por uma injustiça da Consolidação das Leis do Trabalho e das leis posteriores, não foi beneficiada com a regulamentação, medida que se impõe tanto por equidade, como da mais legítima justiça social.

A proposição pretende, consolidando e disciplinando a legislação esparsa, estatuir normas gerais para a execução do trabalho no setor do transporte rodoviário, “responsável por 70% das mercadorias e passageiros transportados no País”, adotando, destarte, o princípio de que a categoria diferenciada dentro da organização sindical brasileira, como no caso presente, deve ter sua atividade regulada.

Nesse sentido, o projeto define as atividades integrantes da classe, classifica seus integrantes em três categorias, abrangendo, inclusive, a conceituação do ajudante de caminhão e do trocador de ônibus. Prevê a aplicação de seus dispositivos aos motoristas de automóveis particulares, dispõe sobre a jornada de trabalho, a caderneta de horário de serviço, férias e aposentadoria.

A Comissão de Constituição e Justiça, acompanhando voto do Relator, Deputado José Bonifácio Neto, pronunciou-se, por unanimidade, a favor do Projeto, recomendando, no entanto, emendas supressivas do § 5.º do art. 5.º; do art. 12 e suas alíneas e do art. 14. Tais dispositivos (que contrariavam lei preexistente) poderiam obstaculizar a marcha da proposição, que está distribuída também à Comissão de Finanças.

É o Relatório.

Caixa: 72

Lote: 48

PL N.º 1503/1973

124



## II — Voto do Relator

Extremamente feliz na iniciativa sub examen, o ilustre Deputado José Haddad se faz credor, através dela, do reconhecimento de novos contingentes de admiradores do seu profícuo trabalho parlamentar. Na verdade, se outro mérito não tivesse a proposição, valeria tão-somente por revelar à Nação a competência do autor, o seu vislumbre de uma situação mais justa para o trabalhador em transportes, sua inteligência a serviço permanente do bem público, atributos sobejamente conhecidos pelos fluminenses, sobretudo pelo generoso povo de Nova Iguaçu, cidade que se acostumou a tributar a S. Ex.<sup>a</sup> a merecida homenagem de uma grande e permanente votação.

O Projeto, liminarmente apoiado, entre outras, pela entidade máxima dos trabalhadores em transportes do Estado da Guanabara, vem suprir imperdoável lacuna no rol das profissões já regulamentadas. Basta ver que essa classe, tão numerosa e de tão grande peso no processo econômico nacional, foi injustamente esquecida, enquanto profissões outras, de cuja nobreza e importância não duvidamos, logravam, rapidamente, o seu regulamento oficial.

Urge, portanto, que votemos o Regulamento da Profissão de Trabalhador em Transportes Rodoviários.

A proposição não atende apenas às reivindicações mais justas da operosa classe. Descendo a mínimos mas indispensáveis detalhes, coloca-se ao lado, igualmente, dos postulados do Governo Federal, que tem sistematicamente revelado sua preocupação em estender às forças da produção novas e atualizadas conquistas no campo do Direito do Trabalho.

Normas realistas de defesa do trabalhador, que também sejam um corpo legal a garantir a tranqüilidade da empresa, são preocupações das mais caras ao Governo, na medida em que pretende alcançar efetivas condições de acréscimo nos índices de produção e produtividade, assim atendendo ao fim último de assegurar, pelos princípios do bem comum, novos padrões de bem-estar ao povo brasileiro.

Atentando para as oportunas recomendações da douta Comissão de Constituição e Justiça, adotamos as emendas de números 1, 2 e 3, como forma de expungir do texto inicial os dispositivos incompatíveis, no modo nelas apontado. Assim, a proposição preserva toda a idéia original e o seu alto objetivo, nada acrescentando ou retirando do projeto que, voltamos a afirmar, é a mais recente e notável contribuição do operoso e aplaudido parlamentar fluminense ao Direito Trabalhista brasileiro.

O nosso voto, conseqüentemente, é pela aprovação do Projeto de Lei n.º 1.503, de 1973, com as Emendas n.ºs 1, 2 e 3 da Comissão de Constituição e Justiça.

Sala da Comissão, em 13 de setembro de 1974. — Osmar Leitão, Relator.

## III — Parecer da Comissão

A Comissão de Trabalho e Legislação Social, em sua reunião ordinária, realizada em 19 de setembro de 1974, opinou, unanimemente, pela aprovação do Projeto n.º 1.503/73, mais as Emendas 1

(um), 2 (dois) e 3 (três) da Comissão de Constituição e Justiça, nos termos do Parecer do Relator, Sr. Osmar Leitão.

Estiveram presentes os Senhores Deputados: José Alves, Bezerra de Moraes, Roberto Galvani, Francisco Amaral, Henrique de La Rocque, Alvaro Galdêncio, Ítalo Conti, Fernando Cunha, Wilson Braga e Alcir Pimenta.

Sala da Comissão, em 19 de setembro de 1974. — José da Silva Barros, Vice-Presidente, em exercício na Presidência.

## PARECER DA COMISSÃO DE FINANÇAS

### I — Relatório

Com a presente iniciativa, pretende o nobre Deputado José Haddad regulamentar a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários que, argumenta, estão marginalizados na CLT em relação a outras profissões correlatas.

Tramitando inicialmente pela douta Comissão de Constituição e Justiça, ali merece parecer pela constitucionalidade e juridicidade, sendo-lhe ainda propostas três emendas supressivas visando escoimar vícios de injuridicidade.

Examinado, após, pela Comissão de Trabalho e Previdência Social, ali também merece aprovação, com a adoção das emendas apresentadas pelo órgão técnico precedente.

Compete agora à Comissão de Finanças dar o seu parecer sobre a matéria.

Pelas suas atribuições não lhe cabe o exame do mérito, mas sim a posição da matéria em relação às finanças públicas.

Sob esse ângulo não fere a proposição nenhum dos aspectos atinentes ao exame desta Comissão, ou seja, não interfere na atividade financeira do Estado, quer em relação à receita, quer em relação à despesa.

Consideramos ainda necessário ressaltar a validade das emendas apresentadas pela Comissão de Constituição e Justiça, que tornam mais perfeita a matéria proposta.

### II — Voto do Relator

Opinamos, assim, pela aprovação do projeto, com adoção das Emendas n.ºs 1, 2, e 3 já mencionadas.

Sala de Reuniões, em 16 de outubro de 1974. — Ivo Braga, Relator.

### III — Parecer da Comissão

A Comissão de Finanças, em sua reunião ordinária, realizada em 16 do corrente, opinou, unanimemente, pela aprovação do Projeto n.º 1.503/73, do Senhor José Haddad, com a adoção das Emendas n.ºs 1, 2 e 3, da Comissão de Constituição e Justiça, nos termos do parecer do Relator, Deputado Ivo Braga.

Compareceram os Senhores Arthur Santos — Presidente; Ildélio Martins e Athiê Cury — Vice-Presidentes, Adhemar de Bar-

Caixa: 72

Lote: 48  
PL N.º 1503/1973

125





ros Filho, Homero Santos, Ivo Braga, Jorge Vargas, Tourinho Dantas, Wilmar Guimarães, Cesar Nascimento, Florim Coutinho, Fernando Magalhães, João Castelo, Leopoldo Peres, Ozanan Coelho, Joel Ferreira e José Freire.

Sala da Comissão, em 16 de outubro de 1974. — **Arthur Santos**, Presidente. — **Ivo Braga**, Relator.

Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara dos Deputados:

Requeiro através do presente audiência da Comissão de Transportes, do Projeto de Lei n.º 1.503/73 proposto pelo Deputado José Haddad, uma vez que o mesmo, além de seu conteúdo social, interessa também a política de transportes do País.

Pede deferimento.

Brasília, maio de 1975. — **Alcides Franciscato**.

## PARECER DA COMISSÃO DE TRANSPORTES

### I — Relatório

O Projeto de Lei n.º 1.503-A/73, do nobre Deputado José Haddad, recebeu na Comissão de Constituição e Justiça parecer pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, com 3 emendas.

Nas Comissões de Trabalho e Legislação Social e de Finanças obteve parecer pela aprovação, conservando as emendas da Comissão de Constituição e Justiça.

Em Plenário foi requerida audiência pelo nobre Deputado Alcides Franciscato, para que fosse ouvida a Comissão de Transportes.

Nesta Comissão foi indicado seu Relator o Deputado Abel Ávila, que opinou pela aprovação adotando as emendas da Comissão de Constituição e Justiça.

Submetido à votação em plenário, o parecer foi rejeitado.

Em cumprimento a disposições regimentais, foi designado novo Relator para redação do Parecer da Comissão, como consequência da votação ocorrida.

### II — Voto do Relator

Designado na forma do § 12 do art. 49 do Regimento Interno, concluo pela rejeição do Projeto em tela, em consequência das razões apresentadas em anexo.

Sala da Comissão, 19 de abril de 1978. — **Nunes Leal**, Relator.

Brasília, 16 de setembro de 1975.

Senhor Presidente da Comissão de Transportes e Senhores Deputados:

Lemos com muita atenção todas as peças constantes do Projeto de Lei n.º 1.503-A, de 1973, do nobre Deputado José Haddad,



desde a proposição inicial até os pareceres das Comissões de Constituição e Justiça, de Trabalho e Legislação Social e de Finanças, bem como o parecer do ilustre relator, Deputado Abel Ávila, que estamos no momento apreciando.

O Projeto tem o grande mérito de levantar uma questão importante, que necessita ser debatida e solucionada. Entretanto, em que pese a louvável intenção de seu autor, parlamentar dos mais ilustres desta Casa, e dos pareceres favoráveis dos senhores Deputados relatores, apresentamos nosso voto contrário ao referido Projeto, pelas razões que passamos a expor.

Em nosso entender, o Projeto de Lei n.º 1.503-A, não atende à realidade dos transportes no Brasil, englobando ainda pessoal de diversas atividades e funções, acarretando, se aprovado, consequências imprevisíveis para a economia do País.

Examinemos alguns de seus artigos:

“Art. 4.º Considera-se empregado, para todos os fins e efeitos da presente lei, o motorista profissional ou outro qualquer empregado do setor de transportes rodoviários que exerçam função não eventual, em veículos alheio, mediante qualquer forma de remuneração, inclusive quilômetros rodados ou comissão.

Art. 5.º Motorista profissional, para os efeitos desta lei é todo aquele que, legalmente habilitado, trabalhe como empregado, conduzindo veículo automotor de qualquer espécie, seja de uso individual, coletivo ou particular e em máquinas operatrizes, tratores ou guindastes.

§ 1.º O pessoal empregado nas empresas de transportes ou outras que possuam setor de transportes e similares, para os efeitos desta lei é classificado nas seguintes categorias:

- a) empregados no tráfego e equipagem dos veículos tais como: motoristas, cobradores, fiscais, despachantes e ajudantes;
- b) pessoal de manutenção, conserto e conservação dos veículos, tais como: mecânicos, lanterneiros, eletricitas, borracheiros, pintores, lavradores e vigias;
- c) pessoal empregado nos escritórios das empresas cuja atividade principal seja o transporte de carga ou passageiros.

§ 2.º Ajudante de caminhão é o empregado cuja atividade consiste em acompanhar o motorista de caminhão em trânsito, ajudando-o em qualquer serviço, exceto no conduzir o veículo tendo como principal tarefa a carga e descarga das mercadorias e a sua proteção contra avarias.

§ 3.º O cobrador ou trocador de ônibus é o empregado membro da equipagem do veículo, encarregado de cobrar as passagens dos usuários e fazer-lhes o troco necessário.

§ 4.º Para o exercício da sua atividade o trocador ou cobrador, deverá ser diplomado por sindicato da categoria

Lote: 48  
Caixa: 72  
PL N° 1503/1973  
126



profissional em curso promovido por este e que incluirá no seu currículo noções de relações humanas, conhecimento de ruas e outros logradouros, de hospitais, estabelecimentos públicos e escolares que habilitem a prestar informações ao público, aritmética e educação moral e cívica."

Os arts. 4.º e 5.º com seus parágrafos definem e especificam todos os que se beneficiarem da nova lei, abrangendo desde os motoristas até o pessoal dos escritórios, das oficinas, todos, enfim, que trabalham nas empresas de transporte.

Esses artigos, da mesma forma, estenderão a todos os motoristas, sejam de empresas construtoras, sejam de atividades agrícolas, os mesmos benefícios.

Poderia uma lei ser discriminatória, beneficiando todos os funcionários de certas empresas, no caso os transportes, e beneficiando apenas parte do pessoal das outras organizações, isto é, os motoristas, tratoristas e operadores de máquinas?

Teríamos um sem número de questões judiciais, pois um mecânico ou um burocrata exerce exatamente as mesmas funções num e noutro caso.

Uma das falhas básicas do Projeto, em nosso entender, é essa extensão de redução de tempo de serviço a todos os funcionários das empresas de transporte.

Quanto aos condutores de veículos automotores, especialmente os motoristas, que poderiam ser considerados como desempenhando atividade que exige jornada especial de trabalho, o Projeto n.º 1.503-A é incompleto no exame dos pontos fundamentais do complexo problema do transporte rodoviário de cargas e passageiros no Brasil.

Na parte salarial, por exemplo, embora pretendendo beneficiar os trabalhadores do setor dos transportes, com a redução da jornada de serviço, deixa às partes interessadas a liberdade de estabelecer a forma de remuneração, permitindo implicitamente a utilização de salário variável, por comissão ou outra modalidade relacionada com percurso, movimento do veículo, etc.

A prática tem demonstrado que o pagamento por comissão, qualquer que seja sua modalidade, gera disputas, com desgaste dos veículos e não raro sendo causa de desastres e acidentes.

Nas linhas curtas e no transporte urbano, onde o Projeto n.º 1.503-A poderia ser aplicado, as empresas de transporte coletivo seriam obrigadas a aumentar seu quadro de motoristas, assim como todo o restante do pessoal, e que importaria na majoração dos custos e conseqüente aumento das tarifas.

O preço das passagens é hoje estabelecido pela CIP, Comissão Interministerial de Preços, tomando por base os elementos componentes do custo do transporte, inclusive, naturalmente, o do pessoal.

Desnecessário ressaltar que não se pode transferir às empresas ônus financeiro que tornem deficitários seus serviços ou que eli-



minem sua rentabilidade, pois iriam a falência e deixariam de existir.

Um primeiro exame do acréscimo de despesas indica que as passagens urbanas teriam que sofrer um acréscimo de 25% a 30% dependendo da estrutura da empresa, pois a incidência seria mais acentuada nas de menor parte.

Portanto, os benefícios que se pretende conceder ao pessoal dos transportes, teriam que ser custeados por aqueles que têm que se utilizar dos transportes rodoviários coletivos, como os operários, empregados públicos e todas as classes de baixa renda.

Quanto ao transporte de longo percurso, de passageiros ou de cargas — muito especialmente o de cargas — parece-nos difícil a aplicabilidade desse Projeto.

Examinemos primeiro o transporte de pessoal.

A Diretoria de Operações do DNER, calcada nos dispositivos do Decreto n.º 68.961, de 20 de julho de 1971, estabeleceu, pela Norma Complementar n.º 1/72, o "Regulamento dos Serviços Rodoviários Interestaduais e Internacionais de Transporte Coletivo de Passageiros".

Nas linhas intermunicipais, os Estados adotam essas mesmas normas, fiscalizadas pelos órgãos próprios dos seus Departamentos Rodoviários.

No direito aéreo do trabalho (Decreto n.º 18, de 24 de agosto de 1966 e Decreto n.º 60.076, de 18 de janeiro de 1967, que o regulamentam), estão previstas tripulações simples, tripulações compostas e tripulações de revesamento.

A mesma situação existe, de fato, senão de direito, no sistema rodoviário.

Tripulação simples é constituída de um só motorista, sendo que na operação das linhas suburbanas, o motorista será obrigatoriamente auxiliado por cobrador.

Tripulação composta, ou de equipe, é constituída por dois motoristas, que se revezam regularmente nos trabalhos de direção, havendo ou não cobrador, de acordo com a conveniência dos serviços.

As tripulações compostas são utilizadas nas viagens de longos percursos, intermunicipais ou interestaduais, com os motoristas se realizando de três em três horas, durante o percurso sendo obrigatório que a cabina de direção, isolada, disponha de "poltrona-leito", para descanso do motorista que estiver sendo revezado.

A Norma Complementar n.º 1-72, estabelece:

Art. 4.º O horário normal de trabalho do motorista do veículo de transporte coletivo de passageiros será de 8 (oito) horas de tempo de serviço e de 7 (sete) horas de tempo de direção.

Parágrafo único. Para os motoristas que trabalham em equipe, o horário normal de trabalho será de 16 (dezesseis) horas de tempo global de serviço para a equipe e de 7 (sete) horas de tempo de direção para cada motorista, procedendo-se ao revezamento após cada período de, no máximo, 3 (três) horas de tempo de direção.

Caixa: 72

Lote: 48  
PL N.º 1503/1973

127



O procedimento ditado pela Norma Complementar n.º 1-72, onde estão definidos os significados de "Tempo de Serviço" e de "tempo de direção", no que se relaciona a horário de trabalho, resulta da experiência acumulada, e sua modificação radical, sem criterioso e detalhado estudo, poderia trazer graves conseqüências negativas.

Em todas as viagens interestaduais, de longos percursos, utiliza-se esse sistema de equipagem composta. No Rio Grande do Sul, as viagens intermunicipais, de duração superior a 8 horas, também usam equipagem composta.

Finalmente, as equipagens de revezamento são as que se substituem num ou em mais pontos do percurso, utilizadas em viagens de longa duração, como a Rio—Buenos Aires, que demora quase três dias!

Reduzindo para o máximo de oito horas o tempo de serviço de cada equipagem, seria difícil coordenar e estabelecer tantos revezamentos.

Como proceder nos termos do Projeto n.º 1.503-A, numa linha como a "Cuiabá—Porto Velho", cuja duração é de 32 horas? Onde deixar as tripulações que teriam que ser substituídas? No próprio ônibus, ocupando cadeiras especiais? E o tempo que estivessem "repousando" no ônibus, seria considerado como efetivo repouso?

Ocorre ainda outra circunstância. A admissão de motoristas para as linhas interestaduais e internacionais está condicionada à prévia observância das exigências de bom currículo profissional, exame médico rigoroso, exame técnico profissional etc. Esses motoristas são ainda submetidos a novo exame completo de dois em dois anos, quando contar menos de 30 (trinta) anos de idade, e de ano em ano, com eletrocardiograma obrigatório, quando houver excedido aquela idade.

A aprovação do Projeto n.º 1.503-A implicaria na necessidade de admissão de mais 30% e 40% desses motoristas, que não existem em excesso. Pelo menos a curto prazo, o cumprimento da lei obrigatória quebra do padrão profissional hoje exigido.

No transporte de cargas a longa distância o problema se agrava ainda mais.

Os transportadores soltam seus caminhões em pequenos grupos ou, mais comumente, isolados, e nunca em comboios extensos, com rigorosa disciplina de horários.

Para cada viagem, como do Rio a Porto Alegre, do Rio a Recife, há um tempo médio previsto, de origem a destino, com tantas horas de direção por jornada de trabalho.

Afora isso, o motorista é mais ou menos autônomo, parando quando se sente cansado, nas horas de muito calor ou de chuva intensa, nos restaurantes de sua preferência, etc. Como observar o rigorismo exigido no Projeto n.º 1.503-A?

Voltamos a exemplificar com a linha Cuiabá—Porto Velho, onde quase não há apoio intermediário no longo percurso de 1.600 km. Como proceder com os motoristas que se revezariam ao

final de cada oito horas, já computadas as duas horas extras? Deixá-los na estrada, onde não existem instalações? Transportá-los em "poltronas-leito"?

A extensão do Projeto, atingindo tratoristas das empresas de construção e agrícolas, acarretaria também dificuldades muito grandes, quer de custo, quer de obtenção de pessoal habilitado em número suficiente.

As lides da lavoura são temporárias, mas intensas em certas ocasiões, como no plantio e na colheita, limitadas pelas condições do tempo. Há que considerar essas circunstâncias e os efeitos que uma legislação inadequada poderia trazer a essas atividades e à própria economia do País.

Os tratoristas das firmas construtoras também estão sujeitos a condições muito especiais de trabalho, que diferem de acordo com o serviço a ser executado. O trabalho em um trator pesado, na remoção de rochas, ou outro equivalente, exige revezamento continuado dos tratoristas, diferentemente do trabalho em tratores ou máquinas mais leves.

Um trator pesado custa hoje mais de um milhão de cruzeiros e o empresário, apesar de seu desejo de maior rendimento, tem interesse em que a fadiga do tratorista não o leve a danificar um equipamento tão caro, sem uma forma mais flexível de estabelecimento de horários de trabalho, encarece-se e prejudica-se o andamento das obras, sem qualquer benefício para os operadores das máquinas.

Outro aspecto que desejamos salientar é o da criação da Caderneta de Horário de Serviço, nas condições de fiscalização propostas pelo Projeto, que não prevê situações já existentes, como nas linhas internacionais. Quem iria anotar, no exterior, a Caderneta do Motorista?

Nos transportes de carga para localidades do interior, nas entregas a domicílio, sem horário previsto, como proceder para o registro na Caderneta?

Nas linhas de ônibus, quando o percurso se encerra de madrugada, como é comum, onde procurar a autoridade do Ministério do Trabalho ou da Polícia Federal, para a anotação obrigatória?

Presentemente o controle do trabalho nos transportes coletivos de passageiros é feito de acordo com o estabelecido na Norma Complementar n.º 1-72, como se segue:

"Art. 13. O exercício do trabalho dos motoristas, nos serviços de que tratam estas Normas, será controlado através gráficos constantes de guias de serviços correspondendo cada uma delas a cada dia do mês, impressas em três vias reunidas em blocos autenticados pela empresa, contendo tantas guias quantos forem os dias do mês a que se refiram, mais 5 (cinco) sobressalentes."

Esse processo de controle vem funcionando razoavelmente e sua alteração terá que ser por outro que seja exequível e não sujeito a tantas exceção que o descaracterizem.

Caixa: 72

Lote: 48  
PL N° 1503/1973

128





Face as razões que apresentamos, nosso voto é pela rejeição do Projeto.

São estas, Sr. Presidente e Srs. Deputados da Comissão de Transportes, as considerações que submetemos ao elevado exame de V. Ex.<sup>as</sup> — **Nunes Leal**.

### III — Parecer da Comissão

A Comissão de Transportes, em reunião ordinária realizada em 19 de abril de 1978, opinou pela rejeição do Projeto de Lei n.º 1.503-A/73 do Sr. José Haddad, que “regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários e dá outras providências”, nos termos do parecer do Relator, Senhor Deputado Nunes Leal, designado na forma do § 12, do art. 49, do Regimento Interno. O parecer do Senhor Deputado Abel Ávila passou a constituir-se Voto em Separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados: Murilo Rezende, Alcides Franciscato, Nabor Júnior, Bento Gonçalves, Henrique Pretti, Hidekel Freitas, Nunes Leal, Resende Monteiro, Ruy Barcelar, Vasco Neto, José de Assis, Nunes Rocha, Antonio Mota, Hélio de Almeida, Iturival Nascimento, Octacílio Almeida e Dias Menezes.

Sala da Comissão, 20 de abril de 1978. — **Murilo Rezende**, Presidente — **Nunes Leal**, Relator.

### Voto em Separado do Sr. Abel Ávila

#### I — Relatório

De autoria do nobre Deputado José Haddad, vem à Comissão de Transportes o Projeto de Lei n.º 1.503, de 1973, que regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários e dá outras providências.

Justificando sua proposição, o parlamentar diz que apenas os trabalhadores em transportes rodoviários não lograram regulamentação de suas atividades profissionais, impondo-se a providência, por ele submetida ao Congresso Nacional, como da mais legítima justiça social.

Mais adiante alega que “a atividade de condutor de veículo rodoviário, que constitui uma categoria diferenciada dentro do sistema de organização sindical brasileira, só pode ser exercida mediante habilitação, fiscalização e disciplinação, na forma da Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966 — Código Nacional de Trânsito”.

Objetiva o projeto estabelecer normas gerais para a execução do trabalho no setor do transporte rodoviário, regulando a profissão de trabalhadores em transporte rodoviário.

Ao tramitar pela douta Comissão de Constituição e Justiça a matéria foi profundamente analisada em seus diversos ângulos, tendo o Relator, Deputado José Bonifácio Neto, apresentado três Emendas de n.ºs 1, 2 e 3, que suprimem o § 5.º do artigo 5.º, o artigo 12 com suas alíneas e o artigo 14 do projeto. Adotadas estas modificações, a Comissão concluiu pela constitucionalidade e juridicidade da proposição, unanimemente.



Manifestando-se sobre o Mérito da iniciativa, a Comissão de Trabalho e Legislação Social opinou pela aprovação do projeto de lei com as Emendas de n.ºs 1, 2 e 3 da Comissão de Constituição e Justiça.

Também a Comissão de Finanças concluiu neste mesmo sentido, pela unanimidade de seus membros.

## II — Voto do Relator

Regulamentando a profissão de trabalhador em transporte rodoviário, a propositura define a classe abrangendo todos aqueles que exercem atividade não eventual em veículo alheio, no setor rodoviário, dispondo também sobre a jornada de trabalho.

É hoje considerável o número de trabalhadores no setor, que responde por cerca de 70% (setenta por cento) do transporte de passageiros e mercadorias no Brasil.

O trabalho no setor rodoviário é dos mais sacrificados e está a merecer regulamentação que ora examinamos. O mérito da iniciativa foi ressaltado pela Comissão do Trabalho e Legislação Social.

São justas e procedentes as reivindicações da laboriosa classe e coincidem com as preocupações que o Governo Federal tem demonstrado ao assegurar direitos às forças de produção no campo da Legislação Trabalhista e da Previdência e Assistência Social.

É preciso dar tranquilidade ao trabalhador, estabelecendo-se as normas que venham garantir seus direitos, pois assim fazendo estaremos atribuindo melhores padrões de bem-estar aos brasileiros.

O projeto disciplina de forma realista a atividade do trabalhador em transporte rodoviário e a Comissão de Constituição e Justiça cuidou de aperfeiçoá-lo ao extirpar de seu texto original dispositivos que se chocam na legislação vigente.

Louvamos a proposição por ser notável e oportuna contribuição à Legislação Social Brasileira, por ter tão nobres objetivos e refletir as nossas preocupações e a maneira com que o Congresso Nacional trata o trabalhador brasileiro.

Pelas razões expedidas, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei n.º 1.503, de 1973, com as Emendas n.ºs 1, 2 e 3 da Comissão de Constituição e Justiça.

É o nosso Parecer.

Sala da Comissão, 13 de agosto de 1975. — Abel Ávila, Relator.

Caixa: 72

Lote: 48  
PL N.º 1503/1973

129



CÂMARA DOS DEPUTADOS  
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA



PROJETO DE LEI Nº 1.503-B, DE 1973

REDAÇÃO PARA 2a. DISCUSSÃO



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Aplicam-se ao pessoal empregado em qualquer setor dos transportes rodoviários, de passageiros ou de cargas os preceitos desta lei.

Art. 2º Considera-se trabalhador rodoviário, incluído nos efeitos da presente lei, o empregado que presta serviços não eventuais, sob qualquer forma:

a) a empresa de transportes rodoviários de passageiros ou de cargas;

b) no setor de transportes de empresas comerciais ou industriais que tenham atividade econômica principal que não o serviço de transportes rodoviários;

c) no setor de transportes, sob o regime da CLT, de sociedades de economia mista, entidades paraestatais e no serviço público federal, estadual e municipal;

d) em qualquer veículo rodoviário, motorizado ou não, que trafegue sob licença da autoridade competente, nas vias terrestres abertas à circulação pública, tais como ruas, avenidas, logradouros, estradas, caminhos carroçáveis ou passagens de domínio público, qualquer que seja a natureza ou finalidade e sob qualquer forma de pagamento de salário;

e) em tratores e outras máquinas rodoviárias utilizadas na construção de estradas, fazendas, granjas e chácaras.

Art. 3º Considera-se empresa, para fins de aplicação da presente lei, a definida como tal no art. 2º e seu § 1º da CLT.



Art. 4º Considera-se empregado, para todos os fins e efeitos da presente lei, o motorista profissional ou outro qualquer empregado do setor de transportes rodoviários que exerçam função não eventual, em veículo alheio, mediante qualquer forma de remuneração, inclusive quilômetros rodados ou comissão.

Art. 5º Motorista profissional, para os efeitos desta lei, é todo aquele que, legalmente habilitado, trabalhe como empregado, conduzindo veículo automotor de qualquer espécie, seja de uso individual, coletivo ou particular e em máquinas operatrizes, tratores ou guindastes.

§ 1º O pessoal empregado nas empresas de transportes ou outras que possuam setor de transportes e similares, para os efeitos desta lei é classificado nas seguintes categorias:

a) empregados no tráfego e equipagem dos veículos tais como: motoristas, cobradores, fiscais, despachantes e ajudantes;

b) pessoal de manutenção, conserto e conservação dos veículos, tais como: mecânicos, lanterneiros, eletricitas, borracheiros, pintores, lavradores e vigias;

c) pessoal empregado nos escritórios das empresas cuja atividade principal seja o transporte de carga ou passageiros.

§ 2º Ajudante de caminhão é o empregado cuja atividade consiste em acompanhar o motorista de caminhão em trânsito, ajudando-o em qualquer serviço, exceto no conduzir o veículo, tendo como principal tarefa a carga e descarga das mercadorias e a sua proteção contra avarias.

§ 3º O cobrador ou trocador de ônibus é o empregado membro da equipagem do veículo, encarregado de cobrar as passagens dos usuários e fazer-lhes o troco necessário.



§ 4º Para o exercício da sua atividade o trocador ou cobrador deverá ser diplomado por Sindicato de categoria profissional, em curso promovido por este e que incluirá no seu currículo noções de relações humanas, conhecimento de ruas e outros logradouros, de hospitais, estabelecimentos públicos e escolares que habilitem a prestar informações ao público, aritmética e educação moral e cívica.

#### Da Remuneração

Art. 6º A remuneração dos motoristas e demais trabalhadores rodoviários mencionados no artigo anterior, será livremente convencionada, através de acordos coletivos ou individuais ou de decisões normativas da Justiça do Trabalho, respeitadas as leis vigentes sobre a matéria.

#### Da Jornada de Trabalho

Art. 7º A jornada de trabalho do motorista profissional não excederá de 6 (seis) horas diárias ou trinta e seis horas semanais.

Art. 8º Mediante acordo ou convenção coletiva, processada na forma do disposto do Título VI da CLT, será permitida a prorrogação da jornada de trabalho do motorista até 2 (duas) horas por dia.

§ 1º Qualquer acordo ou convenção coletiva de prorrogação da jornada de trabalho, deverá ter a duração máxima de 1 (um) ano a ser homologado pelo DETRAN e pela DRT do Estado respectivo.

§ 2º É vedado o trabalho do motorista profissional sem que entre uma e outra jornada de trabalho, haja um período contínuo mínimo de 11 (onze) horas.

§ 3º A remuneração das horas extras da prorrogação prevista no presente artigo será, em qualquer hipótese, de 50% (cinquenta por cento) do salário-hora, ainda que o trabalho seja por quilômetro rodado ou comissão.



Art. 8º O trabalho noturno será remunerado com um adicional de 20% (vinte por cento) sobre a remuneração percebida, incidindo, inclusive, sobre as horas extras eventuais, prestadas no período noturno.

Art. 9º É permitido o trabalho nos transportes rodoviários em dias feriados e domingos, asseguradas pelo menos duas folgas semanais, por mês, em dias de domingo.

#### Das Cadernetas de Horário de Serviço

Art. 10. Para efeito de fiscalização do cumprimento desta lei, fica instituída a Caderneta de Horário de Serviço, que será visada pelo empregador ou seu representante ao início e fim de cada jornada de trabalho, com a indicação do horário, sendo ela conduzida, obrigatoriamente, pelo motorista, quando em serviço.

§ 1º Quando o motorista permanecer em serviço, fora da sede da empresa empregadora, os vistos serão passados pelos agentes ou representantes do empregador, e, na sua falta, por autoridades do Ministério do Trabalho e Previdência Social ou Polícia Rodoviária Federal.

§ 2º A falta de Caderneta de Horário de Serviço ou qualquer irregularidade na mesma, desde que não possa ser atribuída ao motorista, constituirá presunção legal contrária ao empregador nos litígios entre este e o empregado.

§ 3º Será proibida a circulação de veículo, se o condutor do mesmo não estiver munido da "Caderneta de Horário de Serviço".

§ 4º O Poder Executivo terá o prazo de 90 (noventa) dias para mandar expedir as "Cadernetas de Horário de Serviço", a partir da data da publicação da presente lei.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

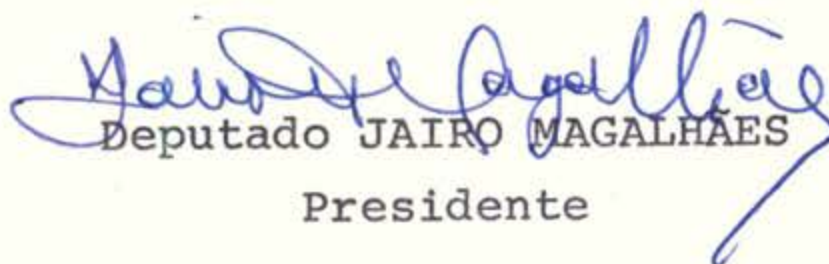


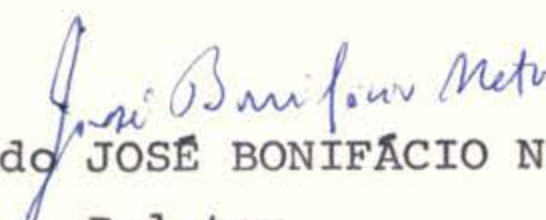
Disposições gerais

Art. 11. Considera-se de trabalho efetivo todo o tempo em que o empregado estiver à disposição do empregador, mesmo que não esteja na direção efetiva do veículo.

Art. 12. Esta Lei entrará em vigor 90 (noventa) dias após a sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

SALA DA COMISSÃO, em de maio de 1978.

  
Deputado JAIRO MAGALHÃES  
Presidente

  
Deputado JOSÉ BONIFÁCIO NETO  
Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA



PARECER DA COMISSÃO

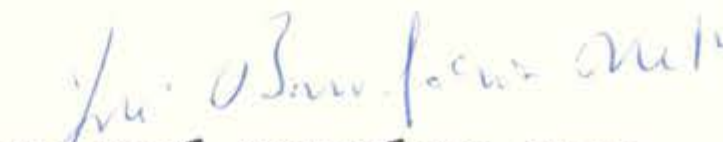
A Comissão de Constituição e Justiça, em reunião de sua Turma "A", aprovou, por unanimidade, a Redação para 2a. Discussão do Projeto nº 1.503-B/73, apresentada pelo Relator.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Jairo Magalhães - Presidente, José Bonifácio Neto, Relator, Altair Chagas, Eloy Lenzi, Gomes da Silva, Jarbas Vasconcelos, João Gilberto, Joir Brasileiro, José Maurício, Luiz Braz, Nunes Rocha e Theobaldo Barbosa.

SALA DA COMISSÃO, em 15 de junho de 1978.

  
Deputado JAIRO MAGALHÃES  
Presidente

  
Deputado JOSÉ BONIFÁCIO NETO  
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 1.503-C, de 1973

(DA COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA)



REDAÇÃO PARA 2ª DISCUSSÃO DO PROJETO DE LEI Nº  
1.503-B, de 1973, que "regulamenta a profissão  
dos trabalhadores em transportes rodoviários e  
dá outras providências".

Arquivo o projeto; a redação  
p. Em 22.6.73.

*[Handwritten signature]*



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### PROJETO DE LEI N.º 1.503-C, de 1973

(Da Comissão de Constituição e Justiça)

Redação para 2.<sup>a</sup> discussão do Projeto de Lei n.º 1.503-B, de 1973, que "regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários, e dá outras providências".

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Aplicam-se ao pessoal empregado em qualquer setor dos transportes rodoviários, de passageiros ou de cargas os preceitos desta Lei.

Art. 2.º Considera-se trabalhador rodoviário, incluídos nos efeitos da presente lei, o empregado que presta serviços não eventuais, sob qualquer forma:

- a) a empresa de transportes rodoviários de passageiros ou de cargas;
- b) no setor de transportes de empresas comerciais ou industriais que tenham atividade econômica principal que não o serviço de transportes rodoviários;
- c) no setor de transportes, sob o regime da CLT, de sociedades de economia mista, entidades paraestatais e no serviço público federal, estadual e municipal;
- d) em qualquer veículo rodoviário, motorizado ou não, que trafegue sob licença da autoridade competente, nas vias terrestres abertas à circulação pública, tais como ruas, avenidas, logradouros, estradas, caminhos carroçáveis ou passagens de domínio público, qualquer que seja a natureza ou finalidade e sob qualquer forma de pagamento de salário;

e) em tratores outras máquinas rodoviárias utilizadas na construção de estradas, fazendas, granjas e chácaras.

Art. 3.º Considera-se empresa, para fins de aplicação da presente Lei, a definida como tal no art. 2.º e seu § 1.º da CLT.

Art. 4.º Considera-se empregado, para todos os fins e efeitos da presente lei, o motorista profissional ou outro qualquer empregado do setor de transportes rodoviários que exerçam função não eventual, em veículo alheio, mediante qualquer forma de remuneração, inclusive quilômetros rodados ou comissão.

Art. 5.º Motorista profissional, para os efeitos desta lei, é todo aquele que, legalmente habilitado, trabalhe como empregado, conduzindo veículo automotor de qualquer espécie, seja de uso individual, coletivo ou particular e em máquinas operatrizes, tratores ou guindastes.

§ 1.º O pessoal empregado nas empresas de transportes ou outras que possuam setor de transportes e similares, para os efeitos desta lei é classificado nas seguintes categorias:

a) empregados no tráfego e equipagem dos veículos tais como: motoristas, cobradores, fiscais, despachantes e ajudantes;

b) pessoal de manutenção, conserto e conservação dos veículos, tais como: mecânicos, lanterneiros, eletricitas, borraceiros, pintores, lavradores e vigias;

c) pessoal empregado nos escritórios das empresas cuja atividade principal seja o transporte de carga ou passageiros.

§ 2.º Ajudante de caminhão é o empregado cuja atividade consiste em acompanhar o motorista de caminhão em trânsito, ajudando-o em qualquer serviço, exceto no conduzir o veículo, tendo como principal tarefa a carga e descarga das mercadorias e a sua proteção contra avarias.

§ 3.º O cobrador ou trocador de ônibus é o empregado membro da equipagem do veículo, encarregado de cobrar as passagens dos usuários e fazer-lhes o troco necessário.

§ 4.º Para o exercício da sua atividade o trocador ou cobrador deverá ser diplomado por Sindicato de categoria profissional, em curso promovido por este e que incluirá no seu currículo noções de relações humanas, conhecimento de ruas e outros logradouros, de hospitais, estabelecimentos públicos e escolares que habilitem a prestar informações ao público, aritmética e educação moral e cívica.

#### Da Remuneração

Art. 6.º A remuneração dos motoristas e demais trabalhadores rodoviários mencionados no artigo anterior, será livremente convencionada, através de acordos coletivos ou individuais ou de decisões normativas da Justiça do Trabalho, respeitadas as leis vigentes sobre a matéria.

#### Da Jornada de Trabalho

Art. 7.º A jornada de trabalho do motorista profissional não excederá de 6 (seis) horas diárias ou trinta e seis horas semanais.



Caixa: 72

Lote: 48  
PL Nº 1503/1973

137



Art. 8.º Mediante acordo ou convenção coletiva, processada na forma do disposto do Título VI da CLT, será permitida a prorrogação da jornada de trabalho do motorista até 2 (duas) horas por dia.

§ 1.º Qualquer acordo ou convenção coletiva de prorrogação da jornada de trabalho, deverá ter a duração máxima de 1 (um) ano a ser homologado pelo DETRAN e pela DRT do Estado respectivo.

§ 2.º É vedado o trabalho do motorista profissional sem que entre uma e outra jornada de trabalho, haja um período contínuo mínimo de 11 (onze) horas.

§ 3.º A remuneração das horas extras da prorrogação prevista no presente artigo será, em qualquer hipótese, de 50% (cinquenta por cento) do salário-hora, ainda que o trabalho seja por quilômetro rodado ou comissão.

Art. 8.º O trabalho noturno será remunerado com um adicional de 20% (vinte por cento) sobre a remuneração percebida, incidindo, inclusive, sobre as horas extras eventuais, prestadas no período noturno.

Art. 9.º É permitido o trabalho nos transportes rodoviários em dias feriados e domingos, asseguradas pelo menos duas folgas semanais, por mês, em dias de domingo.

#### **Das Cadernetas de Horário de Serviço**

Art. 10. Para efeito de fiscalização do cumprimento desta lei, fica instituída a Caderneta de Horário de Serviço, que será visada pelo empregador ou seu representante ao início e fim de cada jornada de trabalho, com a indicação do horário, sendo ela conduzida, obrigatoriamente, pelo motorista, quando em serviço.

§ 1.º Quando o motorista permanecer em serviço, fora da sede da empresa empregadora, os vistos serão passados pelos agentes ou representantes do empregador, e, na sua falta, por autoridades do Ministério do Trabalho e Previdência Social ou Polícia Rodoviária Federal.

§ 2.º A falta de Caderneta de Horário de Serviço ou qualquer irregularidade na mesma, desde que não possa ser atribuída ao motorista, constituirá presunção legal contrária ao empregador nos litígios entre este e o empregado.

§ 3.º Será proibida a circulação de veículo, se o condutor do mesmo não estiver munido da "Caderneta de Horário de Serviço".

§ 4.º O Poder Executivo terá o prazo de 90 (noventa) dias para mandar expedir as "Cadernetas de Horário de Serviço", a partir da data da publicação da presente Lei.

#### **Disposições Gerais**

Art. 11. Considera-se de trabalho efetivo todo o tempo em que o empregado estiver à disposição do empregador, mesmo que não esteja na direção efetiva do veículo.

Art. 12. Esta Lei entrará em vigor 90 (noventa) dias após a sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala da Comissão, de maio de 1978. — **Jairo Magalhães**, Presidente — **José Bonifácio Neto**, Relator.



— 4 —

### Parecer da Comissão

A Comissão de Constituição e Justiça, em reunião de sua Turma "A", aprovou, por unanimidade, a Redação para 2.<sup>a</sup> Discussão do Projeto n.º 1.503-B/73, apresentada pelo Relator.

Estiveram presentes os Senhores Deputados Jairo Magalhães — Presidente, José Bonifácio Neto, Relator, Altair Chagas, Eloy Lenzi, Gomes da Silva, Jarbas Vasconcelos, João Gilberto, Joir Brasileiro, José Maurício, Luiz Braz, Nunes Rocha e Theobaldo Barbosa.

Sala da Comissão, 15 de junho de 1978. — **Jairo Magalhães**, Presidente — **José Bonifácio Neto**, Relator.

Lote: 48  
Caixa: 72  
PL Nº 1503/1973  
138



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**COMISSÃO DE REDAÇÃO**

PROJETO DE LEI nº 1503-C, de 1973

REDAÇÃO FINAL DO PROJETO DE LEI nº 1503-D, de 1973

*Arrola. Em 26.6.73*

*gub*

COMISSÃO DE REDAÇÃO

COMISSÃO PERMANENTES - CO - COORD. DAS

Regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Aplicam-se ao pessoal empregado em qualquer setor dos transportes rodoviários, de passageiros ou de cargas os preceitos desta lei.

Art. 2º - Considera-se trabalhador rodoviário, incluído nos efeitos da presente lei, o empregado que presta serviços não eventuais, sob qualquer forma:

a) a empresa de transportes rodoviários de passageiros ou de cargas;

b) no setor de transportes de empresas comerciais ou industriais que tenham atividade econômica principal que não o serviço de transportes rodoviários;

c) no setor de transportes, sob o regime da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, de sociedades de economia mista, entidades paraestatais e no serviço público federal, estadual e municipal;

d) em qualquer veículo rodoviário, motorizado ou não, que trafegue sob licença da autoridade competente, nas vias terrestres abertas à circulação pública, tais como ruas, avenidas, logradouros, estradas, caminhos carroçáveis ou passagens de domínio público, qualquer que seja a natureza ou finalidade e sob qualquer forma de pagamento de salário;

e) em tratores e outras máquinas rodoviárias utilizadas na construção de estradas, fazendas, granjas e chacaras.



Emul

Art. 3º - Considera-se empresa, para fins de aplicação da presente lei, a definida como tal no art. 2º e seu § 1º da CLT.

Art. 4º - Considera-se empregado, para todos os fins e efeitos da presente lei, o motorista profissional ou outro qualquer empregado do setor de transportes rodoviários que exerçam função não eventual, em veículo alheio, mediante qualquer forma de remuneração, inclusive quilômetros rodados ou comissão.

Art. 5º - Motorista profissional, para os efeitos desta lei, é todo aquele que, legalmente habilitado, trabalhe como empregado, conduzindo veículo automotor de qualquer espécie, seja de uso individual, coletivo ou particular e em máquinas operatrizes, tratores ou guindastes.

§ 1º - O pessoal empregado nas empresas de transporte ou outras que possuam setor de transportes e similares, para os efeitos desta lei é classificado nas seguintes categorias:

a) empregados no tráfego e equipagem dos veículos tais como: motoristas, cobradores, fiscais, despachantes e ajudantes;

b) pessoal de manutenção, conserto e conservação dos veículos, tais como: mecânicos, lanterneiros, eletricitas, borracheiros, pintores, lavadores e vigias;

c) pessoal empregado nos escritórios das empresas cuja atividade principal seja o transporte de carga ou passageiros.

§ 2º - Ajudante de caminhão é o empregado cuja atividade consiste em acompanhar o motorista de caminhão em trânsito, ajudando-o em qualquer serviço, exceto no conduzir o veículo, tendo como principal tarefa a carga e descarga das mercadorias e a sua proteção contra avarias.

§ 3º - O cobrador ou trocador de ônibus é o empregado membro da equipagem do veículo, encarregado de cobrar as passagens dos usuários e fazer-lhes o troco necessário.



§ 4º - Para o exercício da sua atividade o trocador ou cobrador deverá ser diplomado por Sindicato de categoria profissional, em curso promovido por este e que incluirá no seu currículo noções de relações humanas, conhecimento de ruas e outros logradouros, de hospitais, estabelecimentos públicos e escolares que habilitem a prestar informações ao público, aritmética e educação moral e cívica.

#### Da Remuneração

Art. 6º - A remuneração dos motoristas e demais trabalhadores rodoviários, mencionados no artigo anterior, será livremente convencionada, através de acordos coletivos ou individuais ou de decisões normativas da Justiça do Trabalho, respeitadas as leis vigentes sobre a matéria.

#### Da Jornada de Trabalho

Art. 7º - A jornada de trabalho do motorista profissional não excederá de seis horas diárias ou trinta e seis horas semanais.

Art. 8º - Mediante acordo ou convenção coletiva, processada na forma do disposto do Título VI da CLT, será permitida a prorrogação da jornada de trabalho do motorista até duas horas por dia.

§ 1º - Qualquer acordo ou convenção coletiva de prorrogação da jornada de trabalho deverá ter a duração máxima de um ano a ser homologado pelo Departamento Nacional de Trânsito - DETRAN e pela Delegacia Regional do Trabalho - DRT do Estado respectivo.

§ 2º - É vedado o trabalho do motorista profissional sem que, entre uma e outra jornada de trabalho, haja um período contínuo mínimo de onze horas.

§ 3º - A remuneração das horas extras da prorrogação prevista no presente artigo será, em qualquer hipótese,



## CÂMARA DOS DEPUTADOS



de cinquenta por cento do salário-hora, ainda que o trabalho se ja por quilômetro rodado ou comissão.

Art. 9º - O trabalho noturno será remunerado com um adicional de vinte por cento sobre a remuneração percebida, incidindo, inclusive, sobre as horas extras eventuais, prestadas no período noturno.

Art. 10 - É permitido o trabalho nos transportes rodoviários em dias feriados e domingos, asseguradas pelo menos duas folgas semanais, por mês, em dias de domingo.

### Das Cadernetas de Horário de Serviço

Art. 11 - Para efeito de fiscalização do cumprimento desta lei, fica instituída a Caderneta de Horário de Serviço, que será visada pelo empregador ou seu representante ao início e fim de cada jornada de trabalho, com a indicação do horário, sendo ela conduzida, obrigatoriamente, pelo motorista, quando em serviço.

§ 1º - Quando o motorista permanecer em serviço, fora da sede da empresa empregadora, os vistos serão passados pelos agentes ou representantes do empregador, e, na sua falta, por autoridades do Ministério do Trabalho ou Polícia Rodoviária Federal.

§ 2º - A falta da Caderneta de Horário de Serviço ou qualquer irregularidade na mesma, desde que não possa ser atribuída ao motorista, constituirá presunção legal contrária ao empregador nos litígios entre este e o empregado.

§ 3º - Será proibida a circulação de veículo, se o condutor do mesmo não estiver munido da Caderneta de Horário de Serviço.

§ 4º - O Poder Executivo terá o prazo de noventa dias para mandar expedir as Cadernetas de Horário de Serviço, a partir da data da publicação da presente lei.



COMISSÃO DE REDAÇÃO  
eps



Disposições Gerais

Art. 12 - Considera-se de trabalho efetivo to do o tempo em que o empregado estiver à disposição do emprega dor, mesmo que não esteja na direção efetiva do veículo.

Art. 13 - Esta lei entrará em vigor noventa dias após a sua publicação.

Art. 14 - Revogam-se as disposições em contrá rio.

COMISSÃO DE REDAÇÃO, 23 de junho de 1978

*him Ray*  
PRESIDENTE

*Luiz*  
Relator

*Antônio*



Brasília, 30 de junho de 1978

Nº 270  
Encaminha Projeto de Lei  
nº 1.503-D, de 1973.

Senhor Secretário,

Tenho a honra de enviar a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à consideração do Senado Federal, o Projeto de Lei nº 1.503-D, de 1973, da Câmara dos Deputados, que "regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários e dá outras providências".

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha alta estima e mais distinta consideração.

  
JOÃO CLÍMACO

Terceiro Secretário, no exercício  
da Primeira Secretaria

A Sua Excelência o Senhor  
Senador MENDES CANALE  
Digníssimo Primeiro Secretário do Senado Federal.



Regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Aplicam-se ao pessoal empregado em qualquer setor dos transportes rodoviários, de passageiros ou de cargas os preceitos desta lei.

Art. 2º - Considera-se trabalhador rodoviário, incluindo nos efeitos da presente lei, o empregado que presta serviços não eventuais, sob qualquer forma:

a) a empresa de transportes rodoviários de passageiros ou de cargas;

b) no setor de transportes de empresas comerciais ou industriais que tenham atividade econômica principal que não o serviço de transportes rodoviários;

c) no setor de transportes, sob o regime da CLT, de sociedades de economia mista, entidades paraestatais e no serviço público federal, estadual e municipal;

d) em qualquer veículo rodoviário, motorizado ou não, que trafegue sob licença da autoridade competente, nas vias terrestres abertas à circulação pública, tais como ruas, avenidas, logradouros, estradas, caminhos carroçáveis ou passagens de domínio público, qualquer que seja a natureza ou finalidade e sob qualquer forma de pagamento de salário;

e) em tratores e outras máquinas rodoviárias utilizadas na construção de estradas, fazendas, granjas e chácaras.

Art. 3º - Considera-se empresa, para fins de aplicação da presente lei, a definida como tal no art. 2º e seu § 1º da CLT.

Art. 4º - Considera-se empregado, para todos os fins e efeitos da presente lei, o motorista profissional ou outro qualquer



2.

empregado do setor de transportes rodoviários que exerçam função não eventual, em veículo alheio, mediante qualquer forma de remuneração, inclusive quilômetros rodados ou comissão.

Art. 5º - Motorista profissional, para os efeitos desta lei, é todo aquele que, legalmente habilitado, trabalhe como empregado, conduzindo veículo automotor de qualquer espécie, seja de uso individual, coletivo ou particular e em máquinas operatrizes, tratores ou guindastes.

§ 1º - O pessoal empregado nas empresas de transporte ou outras que possuam setor de transportes e similares, para os efeitos desta lei é classificado nas seguintes categorias:

a) empregados no tráfego e equipagem dos veículos tais como: motoristas, cobradores, fiscais, despachantes e ajudantes;

b) pessoal de manutenção, conserto e conservação dos veículos, tais como: mecânicos, lanterneiros, eletricitas, borracheiros, pintores, lavadores e vigias;

c) pessoal empregado nos escritórios das empresas cuja atividade principal seja o transporte de carga ou passageiros.

§ 2º - Ajudante de caminhão é o empregado cuja atividade consiste em acompanhar o motorista de caminhão em trânsito, ajudando-o em qualquer serviço, exceto no conduzir o veículo, tendo como principal tarefa a carga e descarga das mercadorias e a sua proteção contra avarias.

§ 3º - O cobrador ou trocador de ônibus é o empregado membro da equipagem do veículo, encarregado de cobrar as passagens dos usuários e fazer-lhes o troco necessário.

§ 4º - Para o exercício da sua atividade o trocador ou cobrador deverá ser diplomado por Sindicato de categoria profissional, em curso promovido por este e que incluirá no seu currículo noções de relações humanas, conhecimento de ruas e outros logradouros, de hospitais, estabelecimentos públicos e escolares que habilitem a prestar informações ao público, aritmética e educação moral e cívica.

#### Da Remuneração

Art. 6º - A remuneração dos motoristas e demais trabalhadores rodoviários, mencionados no artigo anterior será livremente



3.

convencionada, através de acordos coletivos ou individuais ou de decisões normativas da Justiça do Trabalho, respeitadas as leis vigentes sobre a matéria.

#### Da Jornada de Trabalho

Art. 7º - A jornada de trabalho do motorista profissional não excederá de seis horas diárias ou trinta e seis horas semanais.

Art. 8º - Mediante acordo ou convenção coletiva, processada na forma do disposto do Título VI da CLT, será permitida a prorrogação da jornada de trabalho do motorista até duas horas por dia.

§ 1º - Qualquer acordo ou convenção coletiva de prorrogação da jornada de trabalho deverá ter a duração máxima de um ano a ser homologado pelo DETRAN e pela DRT do Estado respectivo.

§ 2º - É vedado o trabalho do motorista profissional sem que, entre uma e outra jornada de trabalho, haja um período contínuo mínimo de onze horas.

§ 3º - A remuneração das horas extras da prorrogação prevista no presente artigo será, em qualquer hipótese, de cinquenta por cento do salário-hora, ainda que o trabalho seja por quilômetro rodado ou comissão.

Art. 9º - O trabalho noturno será remunerado com um adicional de vinte por cento sobre a remuneração percebida, incidindo, inclusive, sobre as horas extras eventuais, prestadas no período noturno.

Art. 10 - É permitido o trabalho nos transportes rodoviários em dias feriados e domingos, asseguradas pelo menos duas folgas semanais, por mês, em dias de domingo.

#### Das Cadernetas de Horário de Serviço

Art. 11 - Para efeito de fiscalização do cumprimento desta lei, fica instituída a Caderneta de Horário de Serviço, que será visada pelo empregador ou seu representante ao início e fim de cada jornada de trabalho, com a indicação do horário, sendo ela conduzida, obrigatoriamente, pelo motorista, quando em serviço.

§ 1º - Quando o motorista permanecer em serviço, fora da sede da empresa empregadora, os vistos serão passados pelos agen-



4.

tes ou representantes do empregador, e, na sua falta, por autoridades do Ministério do Trabalho ou Polícia Rodoviária Federal.

§ 2º - A falta da Caderneta de Horário de Serviço ou qualquer irregularidade na mesma, desde que não possa ser atribuída ao motorista, constituirá presunção legal contrária ao empregador nos litígios entre este e o empregado.

§ 3º - Será proibida a circulação de veículo, se o condutor do mesmo não estiver munido da Caderneta de Horário de Serviço.

§ 4º - O Poder Executivo terá o prazo de noventa dias para mandar expedir as Cadernetas de Horário de Serviço, a partir da data da publicação da presente lei.

#### Disposições Gerais

Art. 12 - Considera-se de trabalho efetivo todo o tempo em que o empregado estiver à disposição do empregador, mesmo que não esteja na direção efetiva do veículo.

Art. 13 - Esta lei entrará em vigor noventa dias após a sua publicação.

Art. 14 - Revogam-se as disposições em contrário.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, em 30 de junho de 1978.

CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Serviço de Sinopse

PROJETO N. 1.503 de de de 1973

A U T O R

EMENTA Regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários e dá outras providências.

JOSÉ HADDAD

ANDAMENTO

É lido e vai a imprimir.

Despacho:

Ind. Top. Arq.

Sancionado ou promulgado

Publicado no Diário Oficial de

Vetado

Razões do veto-publicadas no Diário Oficial de

29.08.73

PLENÁRIO

Fala o autor apresentando o projeto. DCN de 30.08.73, pág. 5021, 2a col.

MESA

DESPACHO: às Comissões de Constituição e Justiça, de Trabalho e Legislação Social e de Finanças.

26.09.73

PLENÁRIO

É lido e vai a imprimir.

DCN 27.09.73, pág. 6323, 1ª col. ✓

03.10.73

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

Distribuído ao Relator, Dep. ELCIO ALVARES.

DCN. 24.10.73, pág. 7795, col. 02 ✓

24.11.73

PLENÁRIO

Fala o Dep. JOSÉ HADDAD para uma comunicação.

DCN, 15.11.73 pág. 8649, 1a. col.

ANEXADO A ESTE O PROJETO DE LEI Nº 1.981/74, NOS TERMOS DO ARTIGO 71 DO REGIMENTO INTERNO.

30.05.74

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

Parecer do Relator, Dep. ELCIO ALVARES, pela constitucionalidade e juridicidade com Emendas. Aprovado unanimemente requerimento solicitando publicação do parecer para estudos.

DCN 15.05.74, pág. 3326, 2a. col.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

17.06.74

Redistribuído ao Relator, Dep. JOSÉ HADDAD para uma comunicação. DCN de 01.07.74, pág. 9017, col. 01



PROJETO  
PLÊNARIO  
Fala o Dep.  
31.10.74  
30.10.74  
NDAMENTO  
de Saúde  
DEPUTADOS

PLENÁRIO

19.06.74 Fala o Dep. FLORIM COUTINHO para uma comunicação.

DCN, 20.06.74 p. 4475, 2a. col.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

25.06.74 Aprovação unânime do parecer do relator, Dep. JOSÉ BONIFÁCIO NETO, pela constitucionalidade e juridicidade, com três (3) emendas. Aprovação do requerimento do relator, solicitando desanexação do projeto nº 1 981/74 deste.

DCN 29.08.74, pág. 6627, 1a. col.

MESA

07.08.74, Deferido Of. nº 120/74, da Comissão de Constituição e Justiça, solicitando seja desanexado do presente projeto, o de nº 1 981/74.

DCN de 08.08.74, pág. 5 743, col 02 ✓

COMISSÃO DE TRABALHO E LEGISLAÇÃO SOCIAL

21.08.74 Distribuído ao Relator, Dep. OSMAR LEITÃO.

DCN 11.09.74, pág. 7040, 1a. col.

COMISSÃO DE TRABALHO E LEGISLAÇÃO SOCIAL

19.09.74 ✓ Aprovado unanimemente parecer favorável do relator, Dep. OSMAR LEITÃO.

DCN 11.10.74, pág. 8112, 2a. col.

PLENÁRIO

\* ... 06.10.75 Fala o Dep. HARRY SAUER, para uma comunicação.

DCN 07.10.75, pág. 8420, col. 03

COMISSÃO DE FINANÇAS

25.09.74 Distribuído ao Relator, Deputado IVO BRAGA.

DCN 26.09.74, pág. 7552, 2a. col.

COMISSÃO DE FINANÇAS

16.10.74 Aprovado unanimemente o parecer favorável do Relator, Dep. IVO BRAGA, com adoção das Emendas de nºs. 1, 2 e 3 da Comissão de Constituição e Justiça.

DCN 29.09.74, pág. 8420, col. 03.



Foro de organização  
Plural e equitativo

NDAMENTO

PLENÁRIO

30.10.74 Fala o Dep. JOSÉ HADDAD para uma comunicação.  
DCN 31.10.74, pag. 8494, col. 02.

PRONTO PARA A ORDEM DO DIA

31.10.74 É lido e vai a imprimir, tendo pareceres: da Comissão de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade, com emendas; e, das Comissões de Trabalho e Legislação Social e de Finanças, pela aprovação, com adoção das emendas da Comissão de Constituição e Justiça.  
(PL. 1.503-A/73)  
DCN 01.11.74, pag. 8511, col. 03.

MESA

06.06.75 Deferido requerimento do Dep. ALCIDES FRANCISCATO, solicitando audiência da Comissão de Transportes.  
DCN 07.06.75, pag. 3748, col. 02.

COMISSÃO DE TRANSPORTES (Em Audiência)

09.06.75 Distribuído ao relator, Dep. ABEL ÁVILA.  
DCN

COMISSÃO DE TRANSPORTES (Em Audiência)

27.08.75 Relator, Dep. ABEL ÁVILA. Concedida vista ao Dep. Nunes Leal.  
DCN

COMISSÃO DE TRANSPORTES (Em Audiência)

17.09.75 O Dep. Nunes Leal, que pedira vista, devolveu o projeto, concluindo pela rejeição. Parecer favorável do relator, Dep. ABEL ÁVILA. Adiada a votação.  
DCN 20.09.75, pag. 7670, 3a. col.

COMISSÃO DE TRANSPORTES

27.04.77 O Sr. Presidente comunica haver remetido ao Ministério dos Transportes este projeto, para audiência, de acordo com deliberação do Plenário da Comissão.  
DCN 14.05.77, pag. 3298, col. 01



M E S A

29.04.77 Ac Ministério dos Transportes, pelo Of. SGM-071, de 29.04.77, solicitando audiência sobre este projeto.  
DCN 06.05.77, pag. 2760, col. 01 ✓

PLENÁRIO

07.11.77 O Sr. Presidente anuncia a discussão única.  
Aprovado requerimento do Dep. José Alves, solicitando adiamento da discussão do projeto por 10 sessões.  
Em consequência, o projeto sai da Ordem do Dia.  
DCN 08.11.77, pag. 10977, col. 02.

PLENÁRIO

X 29.11.77 Questão de Ordem levantada pelo Dep. JOSÉ HADDAD a respeito da retirada, deste projeto, da pauta da Ordem do Dia, respondida pelo Sr. Presidente.  
DCN 30.11.77, pag. 12417, col. 01.

PLENÁRIO

30.11.77 Fala o Dep. MILTON STEINBRUCH, para uma comunicação.

DCN 01.12.77, pag. 12501, col. 01

COMISSÃO DE TRANSPORTES

19.04.78 Rejeitado parecer favorável do relator, Dep. ABEL ÁVILA, com adoção das emendas da Comissão de Constituição e Justiça. Aprovado parecer contrário do Dep. NUNES LEAL, designado relator do vencedor. O Dep. ABEL ÁVILA apresentou voto em separado.

DCN 29.04.78, pag. 2732, col. 01 ✓



## FUNDAMENTO

PRONTO PARA A ORDEM DO DIA

- 24.04.78 É lido e vai a imprimir, tendo pareceres: da Comissão de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade e juridicidade, com emendas; e, das Comissões de Trabalho e Legislação Social e de Finanças, pela aprovação, com adoção das emendas da Comissão de Constituição e Justiça; da Comissão de Transportes, emitido em audiência, pela rejeição, contra o voto em separado do Dep. Abel Ávila.  
(PL. 1.503-B/73) DCN 25.04.78, pág. 2295, col. 02.

PLENÁRIO

- 04.05.78 O Sr. Presidente anuncia a Primeira Discussão.  
Discussão do projeto pelos Dep. Nina Ribeiro e Daso Coimbra.  
Encerrada a discussão.  
Em votação as emendas da Comissão de Constituição e Justiça: APROVADAS.  
Em votação o projeto: APROVADO.  
Volta à Comissão de Constituição e Justiça, para Redação em SEGUNDA DISCUSSÃO.  
DCN 05.05.78, pag. 2958, col. 02.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA (Redação p/2a. discussão)

- 11.05.78 Distribuído ao relator, Dep. JOSÉ BONIFÁCIO NETO.  
DCN 20.05.78, pag. 3946, col. 01

PLENÁRIO

- 17.05.78 Fala o Dep. JAISON BARRETO, para uma comunicação.  
DCN 18.05.78, pag. 3754, col. 02.

PRONTO PARA A ORDEM DO DIA

- 20.06.78 É lida e vai a imprimir, a REDAÇÃO PARA SEGUNDA DISCUSSÃO.  
(PL. 1.503-C/73) DCN 21.06.78, pág. 5253, col. 02.



PLENÁRIO  
22.06.78 O Sr. Presidente anuncia a Segunda Discussão.  
Encerrada a discussão.  
Em votação o projeto: APROVADO.  
Vai à Redação Final.

DCN

COMISSÃO DE REDAÇÃO  
23.06.78 Aprovada a Redação Final, nos termos do parecer do relator, Dep. FURTADO LEITE.

DCN

PLENÁRIO  
26.06.78 Aprovada a Redação Final.  
Vai ao Senado Federal.  
(PL 1.503-D/73)

DCN

30.6.78

AO SENADO FEDERAL, PELO OFÍCIO Nº 270





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COORDENAÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES



Brasília, em 08 de agosto de 1974

À COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

Senhora Secretária

Cumprindo despacho do Senhor Presidente no Of. nº 120/74, dessa Comissão, solicito a Vossa Senhoria a gentileza de desanexar o Projeto nº 1.981/74 do de nº 1.503/73, devolvendo-nos o primeiro para que se proceda nova distribuição.

Atenciosamente

*Daisy B. Coelho*

pl Diretora da Coordenação  
das Comissões Permanentes



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

Cj. nº 120/74

Brasília, 06 de agosto de 1974

*Deputado Em 07/08/74*

*26/10/74*

Senhor Presidente,

Atendendo à deliberação unânime desta Comissão em reunião de sua Turma "B", realizada em 25.06.74, solicito V. Exa. que o Projeto nº 1 981/74, do Sr. César Nascimento, "Dispõe sobre os condutores de veículos automotores de transporte de carga e passageiros", seja desanexado do Projeto nº 1 523/73, do Sr. José Haddad, que "Regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários e dá outras providências", pois versam sobre assuntos diferentes.

Aproveito a oportunidade para apresentar a V. Exa. os meus protestos de elevada estima e consideração.

*José Bonifácio*  
Deputado José Bonifácio  
PRESIDENTE

A Sua Excelência o Senhor  
Deputado FLÁVIO MARCÍLIO  
DD. Presidente da Câmara dos Deputados

19 MAR 08 56 B 003265

COORDENADORIA DE COMUNICAÇÕES  
PROTÓTIPO FEDERAL



CÂMARA DOS DEPUTADOS



PROCESSO N.º 003265,80

INTERESSADO: SENADO FEDERAL

PROCEDÊNCIA: \_\_\_\_\_

ASSUNTO: OF/SM/42/80

CÂMARA DOS DEPUTADOS  
19 MAR 08 56 003265

COORDENAÇÃO DE COMUNICAÇÕES  
PROTOCOLO GERAL



pm/Nº 42

Em 18 de março de 1980

Senhor Primeiro Secretário,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência, a fim de que se digne levar ao conhecimento da Câmara dos Deputados que, em sessão de 13 do corrente, o Senado Federal negou aprovação ao projeto de lei (ns. 1.503-D, de 1973, na Câmara dos Deputados, e 77, de 1978, no Senado) que "regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários e dá outras providências".

2. Em anexo, restituo a Vossa Excelência um dos autógrafos do projeto rejeitado.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha perfeita estima e mais distinta consideração.

**PRIMEIRA SECRETARIA**

De ordem, à Secretaria-Geral da Mesa

Em 19 / 03 / 1980

  
Chefe de Gabinete

  
SENADOR ALEXANDRE ALVES COSTA

Primeiro Secretário

A Sua Excelência o Senhor Deputado WILSON BRAGA  
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados

DS/

Arquive-se. Em 20.3.80

Paulo Affonso de Oliveira  
Secretário-Geral da Mesa.



Regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Aplicam-se ao pessoal empregado em qualquer setor dos transportes rodoviários, de passageiros ou de cargas os preceitos desta lei.

Art. 2º - Considera-se trabalhador rodoviário, incluindo nos efeitos da presente lei, o empregado que presta serviços não eventuais, sob qualquer forma:

a) a empresa de transportes rodoviários de passageiros ou de cargas;

b) no setor de transportes de empresas comerciais ou industriais que tenham atividade econômica principal que não o serviço de transportes rodoviários;

c) no setor de transportes, sob o regime da CLT, de sociedades de economia mista, entidades paraestatais e no serviço público federal, estadual e municipal;

d) em qualquer veículo rodoviário, motorizado ou não, que trafegue sob licença da autoridade competente, nas vias terrestres abertas à circulação pública, tais como ruas, avenidas, logradouros, estradas, caminhos carroçáveis ou passagens de domínio público, qualquer que seja a natureza ou finalidade e sob qualquer forma de pagamento de salário;

e) em tratores e outras máquinas rodoviárias utilizadas na construção de estradas, fazendas, granjas e chácaras.

Art. 3º - Considera-se empresa, para fins de aplicação da presente lei, a definida como tal no art. 2º e seu § 1º da CLT.

Art. 4º - Considera-se empregado, para todos os fins e efeitos da presente lei, o motorista profissional ou outro qualquer



2.

empregado do setor de transportes rodoviários que exerçam função não eventual, em veículo alheio, mediante qualquer forma de remuneração, inclusive quilômetros rodados ou comissão.

Art. 5º - Motorista profissional, para os efeitos desta lei, é todo aquele que, legalmente habilitado, trabalhe como empregado, conduzindo veículo automotor de qualquer espécie, seja de uso individual, coletivo ou particular e em máquinas operatrizes, tratores ou guindastes.

§ 1º - O pessoal empregado nas empresas de transporte ou outras que possuam setor de transportes e similares, para os efeitos desta lei é classificado nas seguintes categorias:

a) empregados no tráfego e equipagem dos veículos tais como: motoristas, cobradores, fiscais, despachantes e ajudantes;

b) pessoal de manutenção, conserto e conservação dos veículos, tais como: mecânicos, lanterneiros, eletricitas, borracheiros, pintores, lavadores e vigias;

c) pessoal empregado nos escritórios das empresas cuja atividade principal seja o transporte de carga ou passageiros.

§ 2º - Ajudante de caminhão é o empregado cuja atividade consiste em acompanhar o motorista de caminhão em trânsito, ajudando-o em qualquer serviço, exceto no conduzir o veículo, tendo como principal tarefa a carga e descarga das mercadorias e a sua proteção contra avarias.

§ 3º - O cobrador ou trocador de ônibus é o empregado membro da equipagem do veículo, encarregado de cobrar as passagens dos usuários e fazer-lhes o troco necessário.

§ 4º - Para o exercício da sua atividade o trocador ou cobrador deverá ser diplomado por Sindicato de categoria profissional, em curso promovido por este e que incluirá no seu currículo noções de relações humanas, conhecimento de ruas e outros logradouros, de hospitais, estabelecimentos públicos e escolares que habilitem a prestar informações ao público, aritmética e educação moral e cívica.

#### Da Remuneração

Art. 6º - A remuneração dos motoristas e demais trabalhadores rodoviários, mencionados no artigo anterior será livremente



3.

convencionada, através de acordos coletivos ou individuais ou de decisões normativas da Justiça do Trabalho, respeitadas as leis vigentes sobre a matéria.

#### Da Jornada de Trabalho

Art. 7º - A jornada de trabalho do motorista profissional não excederá de seis horas diárias ou trinta e seis horas semanais.

Art. 8º - Mediante acordo ou convenção coletiva, processada na forma do disposto do Título VI da CLT, será permitida a prorrogação da jornada de trabalho do motorista até duas horas por dia.

§ 1º - Qualquer acordo ou convenção coletiva de prorrogação da jornada de trabalho deverá ter a duração máxima de um ano a ser homologado pelo DETRAN e pela DRT do Estado respectivo.

§ 2º - É vedado o trabalho do motorista profissional sem que, entre uma e outra jornada de trabalho, haja um período contínuo mínimo de onze horas.

§ 3º - A remuneração das horas extras da prorrogação prevista no presente artigo será, em qualquer hipótese, de cinquenta por cento do salário-hora, ainda que o trabalho seja por quilômetro rodado ou comissão.

Art. 9º - O trabalho noturno será remunerado com um adicional de vinte por cento sobre a remuneração percebida, incidindo, inclusive, sobre as horas extras eventuais, prestadas no período noturno.

Art. 10 - É permitido o trabalho nos transportes rodoviários em dias feriados e domingos, asseguradas pelo menos duas folgas semanais, por mês, em dias de domingo.

#### Das Cadernetas de Horário de Serviço

Art. 11 - Para efeito de fiscalização do cumprimento desta lei, fica instituída a Caderneta de Horário de Serviço, que será visada pelo empregador ou seu representante ao início e fim de cada jornada de trabalho, com a indicação do horário, sendo ela conduzida, obrigatoriamente, pelo motorista, quando em serviço.

§ 1º - Quando o motorista permanecer em serviço, fora da sede da empresa empregadora, os vistos serão passados pelos agen-



4.

tes ou representantes do empregador, e, na sua falta, por autoridades do Ministério do Trabalho ou Polícia Rodoviária Federal.

§ 2º - A falta da Caderneta de Horário de Serviço ou qualquer irregularidade na mesma, desde que não possa ser atribuída ao motorista, constituirá presunção legal contrária ao empregador nos litígios entre este e o empregado.

§ 3º - Será proibida a circulação de veículo, se o condutor do mesmo não estiver munido da Caderneta de Horário de Serviço.

§ 4º - O Poder Executivo terá o prazo de noventa dias para mandar expedir as Cadernetas de Horário de Serviço, a partir da data da publicação da presente lei.

#### Disposições Gerais

Art. 12 - Considera-se de trabalho efetivo todo o tempo em que o empregado estiver à disposição do empregador, mesmo que não esteja na direção efetiva do veículo.

Art. 13 - Esta lei entrará em vigor noventa dias após a sua publicação.

Art. 14 - Revogam-se as disposições em contrário.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, em 30 de junho de 1978.

*Assunto*  
*Apr. 15/maio/78*



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
(DO SR. JOSÉ HADDAD)



ASSUNTO:

PROCOLO N.º

REDAÇÃO PARA 2ª DISCUSSÃO DO PROJETO DE LEI Nº 1.503-B, de 1973, que "regulamenta a profissão dos trabalhadores em transportes rodoviários, e dá outras providências".

DESPACHO: À COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA.

À COM. DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA em 05 de MAIO de 1978

**DISTRIBUIÇÃO**

- Ao Sr. *Deputado José Bonifácio Neto*, em *19* *78*
- O Presidente da Comissão de *proba*
- Ao Sr. ...., em 19
- O Presidente da Comissão de .....
- Ao Sr. ...., em 19
- O Presidente da Comissão de .....
- Ao Sr. ...., em 19
- O Presidente da Comissão de .....
- Ao Sr. ...., em 19
- O Presidente da Comissão de .....
- Ao Sr. ...., em 19
- O Presidente da Comissão de .....
- Ao Sr. ...., em 19
- O Presidente da Comissão de .....
- Ao Sr. ...., em 19
- O Presidente da Comissão de .....

**PROJETO N.º 1.503-B DE 1973**

S I N O P S E

Projeto N.º ..... de ..... de ..... de 19.....

Ementa : .....

Autor: .....

Discussão única .....

Discussão inicial .....

Discussão final .....

Redação final .....

Remessa ao Senado .....

Emendas do Senado aprovadas em ..... de ..... de 19.....

Sancionado em ..... de ..... de 19.....

Promulgado em ..... de ..... de 19.....

Vetado em ..... de ..... de 19.....

Publicado no "Diário Oficial" de ..... de ..... de 19.....

Caixa: 72  
Lote: 48  
PL N.º 1503/1973  
164

