



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 1.113-A, DE 1988** **(Do Sr. Vivaldo Barbosa)**

Dispõe sobre a profissão de motorista de transportes coletivos urbanos e interurbanos e dá outras providências; tendo parecer: da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, pela aprovação deste, com emenda (relator: DEP. DEPUTADO JAQUES WAGNER) e pela aprovação, com substitutivo, do de nº 2163/03, apensado (relator: DEP. ASSIS MELO); da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste, com emenda (relator: DEP. CARLOS SANTANA) e pela rejeição do de nº 2163/03, apensado (relator: DEP. CHICO DA PRINCESA); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, com emenda (relator: DEP. HORÁCIO FERRAZ), e pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do de nº 2163/03, na forma do substitutivo da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:
TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;
VIAÇÃO E TRANSPORTE; E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

(*) Atualizado em 26/06/19, para inclusão de apensados (37)

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

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

- Parecer do relator
- Emenda oferecida pelo relator
- Parecer da Comissão
- Emenda adotada pela Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão
- Emenda adotada pela Comissão

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

- Parecer do relator
- Emenda oferecida pelo relator
- Parecer da Comissão

V - Projetos apensados: 5234/01, 7083/02, 1386/03, 2163/03, 4253/04, 4290/04, 6833/06, 62/07, 63/07, 1459/07, 1612/07, 1926/07, 3029/08, 3202/08, 4632/09, 4759/09, 6105/09, 7512/10, 7734/10, 2054/11, 2164/11, 2477/11, 5493/13, 5517/13, 7096/14, 1126/15, 1801/15, 1902/15, 3304/15, 3854/15, 3956/15, 4020/15, 5252/16, 8105/17, 9548/18, 2592/19 e 3397/19



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Justiça, de Trabalho e das Comissões de Constituição e de Transportes. Em 25.10.88.

PROJETO DE LEI

Nº 1113, de 1988

(Do Deputado VIVALDO BARBOSA)

(5)

Dispõe sobre a profissão de motorista de transportes coletivos urbanos e interurbanos e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º - Aplicam-se as disposições da presente lei aos integrantes da categoria profissional dos motoristas de veículos coletivos urbanos e interurbanos.

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

Art. 2º - O piso salarial da categoria será de 08 (oito) salários mínimos, independente de qualquer convenção ou acordo coletivo de trabalho.

GER 20.01.0050.5 -(DEZ/85)



CÂMARA DOS DEPUTADOS



Ademais, a fixação do piso salarial , jornada de trabalho, horas extraordinárias e seguros que se aplicam aos profissionais dessa categoria constituem-se em medidas justas e de inquestionável alcance social, compatíveis com a nova Constituição sobretudo no que concerne ao disposto no Art. 6º, incisos XIV e XXI e Art. 202, inciso II .

Assim,urge que se faça justiça a esta categoria profissional tão desgastada pela precariedade das condições de trabalho em que operam , o que, via de consequência, constitui-se em "conditio sine qua non" para o resgate , neste particular , da paz e tranquilidade social no Brasil.

Sala das Sessões, de Outubro de 1988.


Deputado VIVALDO BARBOSA

GER 20.01.0050.5 - (MAI/85)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES



CONSTITUIÇÃO

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

1988

Título II

DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

Capítulo I

DOS DIREITOS E DEVERES INDIVIDUAIS E COLETIVOS

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

XIV — é assegurado a todos o acesso à informação e resguardado o sigilo da fonte, quando necessário ao exercício profissional;

XXI — as entidades associativas, quando expressamente autorizadas, têm legitimidade para representar seus filiados judicial ou extrajudicialmente;

Título VIII

DA ORDEM SOCIAL

Capítulo II

DA SEGURIDADE SOCIAL

Seção III

Da Previdência Social

Art. 202. É assegurada aposentadoria, nos termos da lei, calculando-se o benefício sobre a média dos trinta e seis últimos salários de contribuição, corrigidos monetariamente mês a mês, e comprovada a regularidade dos reajustes dos salários de contribuição de modo a preservar seus valores reais e obedecidas as seguintes condições:

I — aos sessenta e cinco anos de idade, para o homem, e aos sessenta, para a mulher, reduzido em cinco anos o limite de idade para os trabalhadores rurais de ambos os sexos e para os que exerçam suas atividades em regime de economia familiar, neste incluídos o produtor rural, o garimpeiro e o pescador artesanal;

II — após trinta e cinco anos de trabalho, ao homem, e, após trinta, à mulher, ou em tempo inferior, se sujeitos a trabalho sob condições especiais, que prejudiquem a saúde ou a integridade física, definidas em lei;



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 1.113, DE 1988

"Dispõe sobre a profissão de motorista de transportes coletivos urbanos e interurbanos e dá outras providências."

AUTOR: DEPUTADO VIVALDO BARBOSA

RELATOR: DEPUTADO JAQUES WAGNER

I. RELATÓRIO

A iniciativa em epígrafe tem por escopo regulamentar a profissão de motorista de transportes coletivos urbanos e interurbanos, para assegurar os seguintes direitos:

- piso salarial de 8 (oito) salários mínimos;
- jornada de trabalho de 6 (seis) horas diárias, por turno de revezamento;
- horas-extras acrescidas de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor normal;
- vedação de prorrogação da jornada de trabalho noturno;
- seguro obrigatório para cobertura de riscos à vida, de acidentes, furtos e roubos ocorridos no exercício da profissão;
- aposentadoria especial aos 30 (trinta) anos de trabalho.

GER 3.17.23.004-2 - (MAI/93)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

2.

Ao projeto, dois outros foram apensados:

Projeto de Lei nº 675, de 1991, do ilustre Deputado CARLOS LUPI, que "dispõe sobre a aposentadoria aos 25 anos de efetivo serviço para os motoristas de transporte coletivo urbano";

Projeto de Lei nº 957, de 1991, do ilustre Deputado JOSÉ FELINTO, que "considera penosa e perigosa a atividade do motorista profissional" e estabelece a aposentadoria especial após 25 anos de efetiva atividade.

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

É o relatório.

II. VOTO DO RELATOR

Nobre é a iniciativa do ilustre Deputado VIVALDO BARBOSA de regulamentar a sofrida profissão dos motoristas de transportes coletivos.

É sabido de todos as precárias condições de trabalho a que se submete esse importante segmento da força de trabalho de nosso país e como bem ressalta o ilustre autor da matéria, más condições estas responsáveis, em boa parte, pelos "alardeados índices de delitos de trânsito", que tantas vidas já ceifaram.



O nobre Deputado VIVALDO BARBOSA muito bem diagnosticou a situação dos motoristas profissionais:

- submissão a cargas horárias exorbitantes;
- piso salarial insuficiente para satisfação de suas necessidades básicas e para o sustento digno de seus lares;
- adversidades como furtos e roubos a bordo dos veículos transportados;
- acidentes de trânsito.

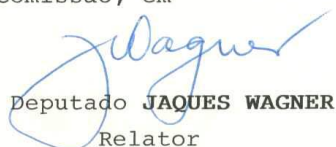
É inegável o desgaste físico e mental a que se submetem os motoristas de transportes coletivos.

Além de suportarem as dificuldades acima enumeradas, ainda enfrentam o calor, o frio, a chuva, o excesso de veículos em trânsito, o barulho e a fumaça, o que ocasiona muita tensão e **stress**.

Quanto à proposta de aposentadoria especial aos 30 (trinta) anos entendemos que o melhor seria reduzi-la para 25 (vinte e cinco) anos, em razão da penosidade e da periculosidade, presentes na profissão de motorista de transportes coletivos.

Assim, somos pelo prosseguimento da matéria, quanto ao mérito, com a aprovação do Projeto de Lei nº 1.113, de 1988, com a emenda em anexo apresentada, e pela prejudicialidade dos dois projetos em apenso.

Sala da Comissão, em


Deputado JAQUES WAGNER
Relator

GER 3.17.23.004-2 - (MAI/93)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

4.

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 1.113, DE 1988

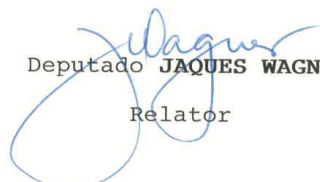
"Dispõe sobre a profissão de mo-
torista de transportes coletivos urbanos
e interurbanos e dá outras providências."

EMENDA:

Dê-se ao art. 8º do Projeto de Lei nº
1.113, de 1988, a seguinte redação:

"Art. 8º Os integrantes desta categoria
profissional farão jus à aposentadoria especial após 25 (vinte
e cinco) anos de efetivo exercício, nos termos da legislação
previdenciária."

Sala da Comissão, em


Deputado JAQUES WAGNER

Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 1.113, DE 1988

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, em reunião ordinária realizada hoje, opinou, unanimemente, pela APROVAÇÃO, com emenda, do Projeto de Lei nº 1.113/88, e pela REJEIÇÃO dos Projetos de Lei nºs 675/91 e 957/91, apensados, nos termos do parecer do Relator.

Estiveram presentes os senhores Deputados Paulo Rocha, Presidente, Amaury Müller, Vice-Presidente, Carlos Alberto Campista, Chico Vigilante, Edmundo Galdino, Ernesto Gradella, Jabes Ribeiro, Jaques Wagner, José Cicote, Marcelo Luz, Maria Laura, Heitor Franco, Hermínio Calvino, João de Deus Antunes, Luiz Moreira, Munhoz da Rocha, Nilson Gibson, Sérgio Barcellos e Waldomiro Fioravante.

Sala da Comissão, em 17 de novembro de 1993.


Deputado **PAULO ROCHA**
Vice-Presidente no exercício
da Presidência


Deputado **JAQUES WAGNER**
Relator

GER 20.01.0050.5 - (ABR/91)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 1.113, DE 1988

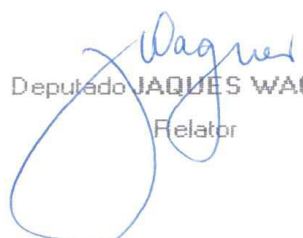
EMENDA ADOTADA - CTASP

Dê-se ao art. 8º do Projeto de Lei nº 1.113, de 1988, a seguinte redação:

"Art. 8º Os integrantes desta categoria profissional farão jus à aposentadoria especial após 25 (vinte e cinco) anos de efetivo exercício, nos termos da legislação previdenciária."

Sala da Comissão, 17 de novembro de 1993


Deputado PAULO ROCHA
Vice-Presidente no exercício da
Presidência


Deputado JAQUES WAGNER
Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

1

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.113, DE 1988

Dispõe sobre a profissão de motorista de transportes coletivos urbanos e interurbanos e dá outras providências.

Autor: Dep. VIVALDO BARBOSA
Relator: Dep. CARLOS SANTANA

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em pauta tem por objetivo garantir à categoria profissional dos motoristas de veículos coletivos urbanos e interurbanos, as seguintes condições:

- 1) piso salarial de oito salários mínimos, independente de qualquer convenção ou acordo coletivo de trabalho;
- 2) jornada de trabalho de seis horas para os motoristas que trabalham por turno de revezamento;
- 3) acréscimo de 50% sobre o valor da hora normal para as horas-extras;
- 4) não prorrogação da jornada de trabalho noturno;
- 5) seguro obrigatório, custeado por empresas empregadoras, para cobertura nos casos de acidentes, furtos e roubos ocorridos no exercício da profissão.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

2

6) aposentadoria especial, após 30 (trinta) anos de trabalho

Determina que os motoristas autônomos não estão obrigados ao cumprimento das disposições constantes neste projeto de lei, exceto no que concerne ao limite máximo da jornada de trabalho, que será de oito horas por turno ininterrupto.

Estabelece que o Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de noventa dias de sua publicação.

A este projeto foram apensados o PL nº 675/91 e o PL nº 957/91, que tratam sobre o tempo de serviço necessário para a aposentadoria dos motoristas.

Cabe a esta Comissão de Viação e Transporte examinar esta proposição quanto ao mérito.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

As condições garantidas pelo projeto em pauta, aos motoristas de transportes coletivos urbanos e interurbanos, configuram-se como benefícios trabalhistas e vantagens sociais, os quais são reconhecidamente necessários para que essa categoria profissional possa atuar sem estar constantemente incomodada pela insegurança material, desconforto físico e mental e pela violência urbana.

Os reflexos desses benefícios e vantagens serão sentidos tanto na própria atuação profissional do motorista, com diminuição sensível dos delitos de trânsito e suas nocivas consequências, como na maior segurança de passageiros e pedestres, garantindo uma maior qualidade no trânsito das nossas cidades e estradas.

Diante de tais perspectivas somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.113 de 1989, mas com a emenda



CÂMARA DOS DEPUTADOS

3

proposta pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, que reduz o tempo para a aposentadoria dos motoristas, tendo em vista as características de insalubridade e periculosidade próprias ao trabalho de condução do transporte coletivo.

Ficam rejeitados o PL nº 675/91 e o PL nº 957/91.
É o voto.

Sala da Comissão, em 13 de junho de 1994

Deputado CARLOS SANTANA
Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.113, DE 1988

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, opinou, por unanimidade, pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 1.113, de 1988, com adoção da emenda proposta pela CTASP, e pela REJEIÇÃO dos Projetos de Lei nºs 675 e 957, de 1991, apensos, nos termos do Parecer do relator.

Estiveram presentes as Senhoras Deputadas Sandra Cavalcanti - Presidente, Adelaide Neri e os Senhores Deputados Sérgio Cury - 2º Vice-Presidente, Alberto Goldman, Armando Viola, Mário Martins, Mauro Miranda, Murilo Rezende, Nicias Ribeiro, Pedro Irujo, Robson Paulino, Ronaldo Perim, Manoel Ribeiro, Alacid Nunes, George Takimoto, Hilário Coimbra, Philemon Rodrigues, Fernando Carrion, João Tota, Simão Sessim, Telmo Kirst, Munhoz da Rocha, João Maia, Carlos Santana, Messias Soares, Valdomiro Lima, Francisco Rodrigues, Jairo Azi e Marcos Lima.

Sala da Comissão, em 18 de janeiro de 1995

Deputada SANDRA CAVALCANTI
Presidente

Deputado CARLOS SANTANA
Relator

GER 3.17.23.004-2 - (SET/94)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.113, DE 1988

EMENDA - CVT

Dê-se ao art. 8º do Projeto de Lei nº 1.113, de 1988, a seguinte redação:

"Art. 8º Os integrantes desta categoria profissional farão jus à aposentadoria especial após 25 (vinte e cinco) anos de efetivo exercício, nos termos da legislação previdenciária."

Sala da Comissão, em 18 de janeiro de 1995

Deputada SANDRA CAVALCANTI
Presidente

Deputado CARLOS SANTANA
Relator

GER 3.17.23.004-2 - (SET/94)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.113, DE 1988
TEXTO FINAL

"Dispõe sobre a profissão de motorista de transportes coletivos urbanos e interurbanos e dá outras providências."

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Aplicam-se as disposições da presente lei aos integrantes da categoria profissional dos motoristas de veículos coletivos urbanos e interurbanos.

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

Art. 2º O piso salarial da categoria será de 08 (oito) salários mínimos, independente de qualquer convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 3º A jornada de trabalho dos motoristas que trabalham por turno de revezamento será de seis horas.

Parágrafo único. Considera-se como trabalho efetuado todo o tempo em que o motorista estiver à disposição do empregador, ainda que não esteja na direção do veículo.

Art. 4º As horas que excedem à jornada referida no artigo anterior e do trabalho noturno, ainda que decorrentes de negociação coletiva, serão acrescidas de 50% sobre o valor da hora normal.

Art. 5º Fica terminantemente vedada a prorrogação da jornada de trabalho noturno.

Art. 6º Fica estabelecido um seguro obrigatório, custeado pelas empresas empregadoras, em benefício dos motoristas e cobradores de transportes coletivos, para cobertura dos riscos à vida, de acidentes, furtos e roubos ocorridos no exercício da profissão.

Art. 7º Os motoristas autônomos não estão obrigados ao cumprimento das disposições constantes nesta lei, exceto no que concerne ao limite máximo da jornada de trabalho que será de oito horas por turno ininterrupto.

GER 3.17.23.004-2 - (SET/94)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Art. 8º Os integrantes desta categoria profissional farão jus à aposentadoria especial após 25 (vinte e cinco) anos de efetivo exercício, nos termos da legislação previdenciárias."

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, devendo o Poder Executivo baixar sua regulamentação no prazo de 90 (noventa) dias.

Sala da Comissão, em 18 de janeiro de 1995.

Deputada SANDRA CAVALCANTI
Presidente

Deputado CARLOS SANTANA
Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E REDAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 1.018 de 1988

Dispõe sobre a profissão de motorista de transportes coletivos urbanos e interurbanos, fixa o salário mínimo profissional e a duração da jornada de trabalho e dá outras providências.

AUTOR : DEPUTADO BRANDÃO MONTEIRO

RELATOR: DEPUTADO HORÁCIO FERRAZRELATÓRIO PRELIMINAR

Com essa iniciativa, pretende o nobre Deputado Brandão Monteiro regulamentar a profissão dos motoristas de veículos coletivos rodoviários de passageiros não sujeitos às normas de trabalho regidas pela Regulamentação do DNER - Instrução nº 18.

A proposição fixa o salário mínimo profissional em 5 salários mínimos e estabelece jornada de trabalho de 6 horas para os que trabalham em turnos ininterruptos de revezamentos, sendo que, em nenhuma hipótese, essa jornada poderá exceder 8 horas diárias.

Entre outras providências, o projeto dispõe sobre a remuneração do serviço extraordinário e do trabalho no

GER 20.01.0050.5 -(SET/85)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

02.

turno, 50% superior ao valor da hora normal, institui a Cader_neta de Horário de Serviço e prevê aposentadoria especial a_pós 30 anos de efetivo exercício na atividade do transperte 'coletivos interestaduais e determina outras providências".

Recebemos, ainda, para apreciar o Projeto de Lei Nº 1.113, de 1988, do Deputado Vivaldo Barbosa, dispondo' sobre o mesmo assunto.

Como se trata de proposta análoga, consideramos que, em obediência aos preceitos regimentais, deva ser providenciada a sua anexação às anteriores para uma apreciação conjunta.

Ante o exposto, solicitamos o pronunciamento ' desta Comissão quanto ao reenvio dos projetos à Mesa para a_a nexação sugerida.

Sala da Comissão, 13 de dezembro de 1989.

DEPUTADO HORÁCIO FERRAZ

RELATOR



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 1.018, de 1988
(Anexos os de nºs 2.863/89, 1.113/88 e 4.827/90)

Dispõe sobre a profissão de motorista de transportes coletivos urbanos e interurbanos, fixa o salário mínimo profissional e a duração da jornada de trabalho e dá outras providências.

AUTOR: Deputado BRANDÃO MONTEIRO

RELATOR: Deputado HORÁCIO FERRAZ

RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.018/88, de autoria do nobre Deputado Brandão Monteiro, pretende regulamentar a profissão dos motoristas de veículos rodoviários de passageiros não sujeitos às normas de trabalho regidas pela Regulamentação do DNER, fixando salário-mínimo, jornada de trabalho, remuneração de horas extras, aposentadoria especial e Carteira de Horário de Serviço.

Estão anexadas, por versarem matéria análoga, as seguintes proposições, sendo que a segunda delas em decorrência do Relatório Preliminar aprovado por esta Comissão em reunião do dia 21 de setembro de 1989:

- Projeto de Lei nº 2.863/89, do Deputado Gandi Jamil, tornando obrigatório o revezamento de motoristas, nas linhas interestaduais, a cada 500 quilômetros percorridos, sob pena de multa de 500 B.T.Ns. a cada infração;

GER 20.01.0050.5 - (JUL/89)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

2

- Projeto de Lei nº 1.113/88, do Deputado Vivaldo Barbosa, que dispõe sobre a profissão de motorista de transporte coletivos urbanos e interurbanos;

- Projeto de Lei nº 4.827/90, do Deputado Paulo Paim, que dispõe sobre a regulamentação das atividades de motorista e cobrador de transportes coletivos urbanos e dá outras providências.

É o relatório.

VOTO DO RELATOR

A iniciativa inclui-se dentre as permitidas ao parlamentar federal (art. 61, caput), a ser objeto de deliberação do Congresso Nacional e do Presidente da República (art. 48), através da feitura de lei ordinária (art. 59, inciso III). A matéria é daquelas que foi deferida à União (art. 22). Estão, pois, atendidos os pressupostos constitucionais de admissibilidade, em tese.

Há contudo, três pontos que devem ser objeto de Emenda no Projeto de Lei nº 1.018/88:

1) O texto do art. 3º fala em "salário mínimo profissional, fixado em 5 (cinco) salários mínimos". É bem verdade que a Constituição Federal, em seu art. 7º, inciso IV, veda a vinculação do salário mínimo para qualquer finalidade. Todavia, o inciso V do mesmo artigo fala em "piso salarial proporcional à extensão e complexidade do trabalho". Assim, no meu entender, nenhuma ofensa existe ao mandamento constitucional quando se fixar o piso salarial em certa quantidade de salários mínimos, pois estamos, aí sim, cuidando da mesma espécie e da mesma matéria. Há, contudo, necessidade de se alterar a expressão "salário mínimo profissional" para "piso salarial".

GER 20.01.0050.5 - (JUL/89)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

3

2) A aposentadoria especial, no contexto previdenciário, é concedida após 15, 20 ou 30 anos de atividades consideradas penosas, perigosas ou insalubres. Ademais, já é prevista a possibilidade de aposentadoria, para qualquer categoria profissional, após 30 anos de serviço. Assim, a norma do art. 12 do projeto é dispensável.

3) O parágrafo único do art. 1º estabelece:

"Parágrafo único. Consideram-se abrangidos por esta lei os motoristas de veículos coletivos rodoviários de passageiros não sujeitos às normas de trabalho regidas pela Regulamentação do DNER - Instrução nº 18."

É inaceitável essa subordinação de uma lei ao texto de uma simples Instrução do DNER!

O Projeto de Lei nº 1.113/88 deve ser emendado para que se suprima, por desnecessário, o seu art. 8º, pelas mesmas razões já expendidas anteriormente quanto à aposentadoria aos 30 anos de serviço.

DIANTE DO ACIMA EXPOSTO, voto:

1) pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (com duas Emendas) do Projeto de Lei nº 1.018/88;

2) pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa (com uma Emenda) do Projeto de Lei nº 1.113/88 e

3) pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa dos Projetos de Lei nºs 2.863/89 e 4.827/90.

Sala da Comissão, em 9 de maio de 1990

Deputado HORÁCIO FERRAZ
Relator

GER 20.01.0050.5 - (JUL/89)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Emenda ao

PROJETO DE LEI Nº 1.113/88

Suprima-se o art. 8º do projeto.

Sala da Comissão, em 9 de maio de 1990


Deputado HORÁCIO FERRAZ
Relator

GER 20.01.0050.5 - (JUL/89)



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 1.018, DE 1988

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, em reunião ordinária plenária realizada hoje, opinou unanimemente pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, com emendas, do Projeto de Lei nº 1.018/88 e dos de nºs 2.863/89, 1.113/88 e 4.827/90, apensados, nos termos do parecer do relator.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Theodoro Mendes - Presidente, José Dutra - Vice-Presidente, Harlan Gadelha, Hélio Manhães, Lélcio Souza, Horácio Ferraz, Jairo Carneiro, José Thomaz Nonô, Arnaldo Martins, José Guedes, Beth Azize, Antônio Câmara, Ismael Wanderley, Aldo Arantes, Michel Temer, Nelson Jobim, Renato Vianna, Moema São Thiago, Sigmaringa Seixas, Tarso Genro, José Maria Eymael, Antônio de Jesus, Antônio Mariz, Fernando Santana, Samir Achôa, Gilberto Carvalho, Jesualdo Cavalcanti, Jesus Tajra, Jorge Hage e Chagas Neto.

Sala da Comissão, em 23 de agosto de 1990


Deputado THEODORO MENDES
Presidente


Deputado HORÁCIO FERRAZ
Relator

GER 20.01.0050.5 - (JUL/89)

PROJETO DE LEI N.º 5.234, DE 2001

(Do Sr. José Carlos Coutinho)

Fixa regras sobre a profissão de motorista de transportes coletivos urbanos e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1113/1988.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI

Nº 5.234, DE 2001

(Do Sr. José Carlos Coutinho)

Fixa regras sobre a profissão de motorista de transportes coletivos urbanos e dá outras providências.

(APENSE-SE AO PROJETO DE LEI Nº 1.113, DE 1988)

O CONGRESSO NACIONAL Decreta:

Art. 1º Aplicam-se as determinações da presente lei aos integrantes da categoria profissional dos motoristas de veículos coletivos urbanos e interurbanos.

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

Art. 2º O piso salarial da categoria será de 8 (oito) salários mínimos, independentes de qualquer convenção ou

2

~~Acordo~~ acordo coletivo de trabalho.

Art. 3º A jornada de trabalho por turno de revezamento será de 6 (seis) horas.

Parágrafo único. Considera-se como trabalho cumprido todo o tempo em que o motorista estiver subordinado ao empregador, ainda que não esteja na direção do veículo.

Art. 4º As horas que excedem à jornada de 6 (seis) horas e do trabalho noturno, ainda que decorrente de negociação coletiva, serão acrescidas de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor da hora normal.

Art. 5º Fica terminantemente proibida a prorrogação da jornada de trabalho noturno.

Art. 6º Fica estabelecido um seguro obrigatório, custeado pelas empresas, em benefício dos motoristas e cobradores de transportes coletivos, para cobertura dos riscos à vida, de acidentes, furtos e roubos ocorridos no exercício da profissão.

Art. 7º Os motoristas autônomos não estão obrigados ao cumprimento das disposições constantes nesta lei, salvo no que concerne ao limite máximo da jornada de trabalho que será de 8 (oito) hora por turno ininterrupto.

Art. 8.º Os integrantes desta categoria profissional terão direito aposentadoria especial, após 25 (vinte e cinco) anos de trabalho, nos termos da legislação previdenciária.

Art. 9.º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 10º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

As condições de trabalho do motorista urbano e interurbanos hoje em dia é uma das mais difíceis, por causa da sua sobrecarga de trabalho, a presente lei tem por objetivo à proteção de categorias laborais expostas a toda sorte de exploração econômica, sem limites ou atenuantes, caracterizando uma omissão que viola os direitos humanos, que expõe a população a perigos incontáveis, que atenta, enfim, contra a própria dignidade da pessoa humana.

Em face desta circunstâncias os motoristas suportam elevado desgaste físico e mental, decorrente da constante pressão que sua profissão. Assim, tornar-se necessário que se faça justiça a esta categoria profissional tão desgastada pela precariedade das condições de trabalho em que operam, o que, via de

4

Consequência, constitui-se em *conditio sine que non* para o resgate , neste particular, da paz e tranquilidade social no Brasil.

Conto, assim, com o apoio dos Ilustres Pares para a aprovação.

Sala de Sessões, em 28 de agosto de 2001.



Deputado JOSÉ CARLOS COUTINHO

PFL-RJ

PROJETO DE LEI N.º 7.083, DE 2002

(Do Sr. Paulo Paim)

Disciplina a jornada de trabalho e concede adicional de penosidade, aposentadoria especial e seguro obrigatório aos motoristas e cobradores de transportes coletivos urbanos.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-1113/1988. (DESPACHO INICIAL)

O Congresso Nacional decreta:

A jornada de trabalho dos motoristas e cobradores de transportes coletivos urbanos será de seis horas diárias, para os que trabalham em turno de revezamento.

§ 1º As horas excedentes serão remuneradas com acréscimo mínimo de 100% (cem por cento) sobre o valor da hora normal.

§ 2º O trabalho em feriados será remunerado em dobro, ficando os trabalhadores sujeitos à escala de revezamento mensalmente organizada.

Art. 2º Considera-se trabalho noturno aquele executado no período compreendido entre as 20 (vinte) horas de uma dia e as 6 (seis) horas do dia seguinte.

Parágrafo único. A hora do trabalho noturno será computada como de 45 (quarenta e cinco) minutos e será remunerada com um acréscimo de 50%, pelo menos, sobre a hora diurna.

Art. 3º O exercício das atividades objeto desta lei assegura a percepção de adicional de penosidade correspondente a, no mínimo, 30% (trinta por cento) do salário efetivamente percebido.

Parágrafo único. Atividades penosas são aquelas que, por sua natureza, condições ou métodos de trabalho, expõem os empregados a condições de estresse e sofrimento físico e mental.

Art. 4º É assegurado aos motoristas e cobradores de transporte coletivo urbano aposentadoria especial após 25 (vinte e cinco) anos de efetivo exercício nas respectivas atividades, observado o disposto na Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.

Art. 5º Os motoristas e cobradores de transporte coletivo urbano farão jus a

um seguro contra acidentes de trabalho, custeado pelo empregador.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Os motoristas e cobradores de ônibus exercem uma atividade das mais degradantes, submetidos às agruras de um trânsito cada vez mais caótico, o que lhes proporciona situações constantes de estresse. Em determinadas localidades há um gravame em decorrência da violência urbana, haja vista o crescimento dos índices de assaltos e até mesmo assassinatos desses profissionais no exercício das suas atividades.

Diante desses problemas, estamos apresentando o presente projeto de lei visando à regulamentação de alguns direitos mínimos para a categoria, que lhe permita uma melhoria na qualidade de vida. Há que se ressaltar que as melhorias impostas aos motoristas de ônibus reverterão em prol da comunidade como um todo, já que um profissional satisfeito implica a redução dos riscos de acidentes, além de proporcionar um melhor atendimento aos usuários do transporte coletivo.

Nesse contexto, a proposta prevê uma jornada de trabalho de seis horas para as categorias; reduz a hora do trabalho noturno para quarenta e cinco minutos, remunerando-a com acréscimo de 50% sobre o valor da hora normal; confere-lhes direito à percepção de um adicional de penosidade correspondente à 30% do salário efetivamente recebido; assegura-lhes aposentadoria especial aos vinte e cinco anos de efetivo serviço e, por último, obriga a celebração de um seguro contra acidentes de trabalho custeado pelo empregador.

Essas são garantias mínimas que consideramos essenciais para um melhor exercício das atividades de motorista e de cobrador de ônibus urbanos. Ante o interesse social de que se reveste a proposta, esperamos contar com o apoio imprescindível de nossos ilustres Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 06 de agosto de 2002.

Deputado PAULO PAIM

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS/CEDI
--

LEI Nº 8.213, DE 24 DE JULHO DE 1991

DISPÕE SOBRE OS PLANOS DE BENEFÍCIOS DA
PREVIDÊNCIA SOCIAL, E DÁ OUTRAS
PROVIDÊNCIAS.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

TÍTULO I
DA FINALIDADE E DOS PRINCÍPIOS BÁSICOS DA PREVIDÊNCIA SOCIAL

Art. 1º A Previdência Social, mediante contribuição, tem por fim assegurar aos seus beneficiários meios indispensáveis de manutenção, por motivo de incapacidade, desemprego involuntário, idade avançada, tempo de serviço, encargos familiares e prisão ou morte daqueles de quem dependiam economicamente.

Art. 2º A Previdência Social rege-se pelos seguintes princípios e objetivos:

I - universalidade de participação nos planos previdenciários;

II - uniformidade e equivalência dos benefícios e serviços às populações urbanas e rurais;

III - seletividade e distributividade na prestação dos benefícios;

IV - cálculo dos benefícios considerando-se os salários-de-contribuição corrigidos monetariamente;

V - irredutibilidade do valor dos benefícios de forma a preservar-lhes o poder aquisitivo;

VI - valor da renda mensal dos benefícios substitutos do salário-de-contribuição ou do rendimento do trabalho do segurado não inferior ao salário mínimo;

VII - previdência complementar facultativa, custeada por contribuição adicional;

VIII - caráter democrático e descentralizado da gestão administrativa, com a participação do governo e da comunidade, em especial de trabalhadores em atividade, empregadores e aposentados.

Parágrafo único. A participação referida no inciso VIII deste artigo será efetivada a nível federal, estadual e municipal.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.386, DE 2003
(Do Sr. Neucimar Fraga)

Regulamenta a jornada de trabalho de condutores de veículos em transporte rodoviário de passageiros e cargas e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE ESTE AO PL-1113/1988.

Artigo 1º - O Capítulo I, do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei no. 5452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescida da seguinte seção:

“SEÇÃO III – A

Dos condutores de veículos em transporte rodoviário de passageiros e cargas

Artigo 232A – A duração normal do trabalho dos condutores de veículos de transporte

rodoviário de passageiros e cargas será de 06 (seis) horas diárias e 36 (trinta e seis) horas semanais;

§ 1º. – Será admitida a prorrogação da jornada em 02 (duas) horas diárias, mediante a respectiva remuneração da hora suplementar ou acordo de compensação previsto em acordo ou convenção coletiva de trabalho;

§ 2º. – Será aplicado intervalo intrajornada de 15(quinze) minutos para cada 03 (três) horas ininterruptas de jornada;

Artigo 232B – Será aplicada escala de revezamento entre condutores, sempre que o trajeto da jornada for superior ao tempo previsto no artigo anterior;

Artigo 232C – Aos condutores de veículos de transporte rodoviário de passageiros e cargas não se aplicam as disposições do artigo 62 desta lei.

Artigo 2º – Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Justificativa

A atividade laboral dos condutores de veículos de transporte de passageiros e cargas é atividade especializada que requer, dentre vários aspectos a agilidade de reflexos associada a condições favoráveis de trabalho que permitam garantir a segurança e a incolumidade das pessoas diretamente submetidas à prestação de seus serviços e à sociedade em geral.

São inúmeras as estatísticas e as notícias que dão conta de graves acidentes ocorridos nas estradas brasileiras, gerando na maioria das vezes, vítimas fatais.

Nesse sentido a redução da jornada de trabalho de condutores de veículos cumpre o papel de proporcionando jornada diferenciada de trabalho e obrigando o revezamento de motoristas para jornadas cujo trajeto seja superior a 08 horas, tem o condão de favorecendo as condições de trabalho, reduzir o número de acidentes e a violência nas estradas.

Na maioria das vezes motoristas submetidos a jornadas exaustivas e ao cumprimento de longas jornadas em prazos curtos de tempo, destinadas sobretudo ao aumento da produtividade e ao rendimento do trabalho, engrossam as estatísticas de

acidentes automobilísticos nacionais.

Em recente pesquisa desenvolvida pelo Departamento de Psicobiologia da Unifesp, que indicam dados preliminares de um estudo realizado com motoristas de uma empresa de ônibus que faz transporte interestadual de passageiros, levantam hipóteses que motoristas que têm carga de trabalho excessiva, dormem menos que o necessário ou têm distúrbios que pioram a qualidade do sono, gerando por consequência debilidades profissionais e significativos riscos sociais.

02/07/03

Neucimar Ferreira Fraga
Dep. Federal – PL/ES

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS/CEDI**

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição, decreta:

.....
TÍTULO III

DAS NORMAS ESPECIAIS DE TUTELA DO TRABALHO

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES ESPECIAIS SOBRE DURAÇÃO E CONDIÇÕES DE TRABALHO

.....
Seção III

Dos Músicos Profissionais

Art. 232. Será de seis horas a duração de trabalho dos músicos em teatro e congêneres.

Parágrafo único. Toda vez que o trabalho contínuo em espetáculo ultrapassar de seis horas, o tempo de duração excedente será pago com um acréscimo de 25 % (vinte e cinco por cento) sobre o salário da hora normal.

Art. 233. A duração normal de trabalho dos músicos profissionais poderá ser elevada até oito horas diárias, observados os preceitos gerais sobre duração do trabalho.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.163-C, DE 2003

(Do Sr. Vicentinho)

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

DESPACHO: APESE-SE AO PL-1113/1888
--

S U M Á R I O

- I – Projeto inicial
- II – Na Comissão de Viação e Transportes:
 - parecer do relator
 - parecer da Comissão
- III – Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público:
 - parecer do relator
 - complementação de voto
 - substitutivo oferecido pelo relator
 - parecer da Comissão
 - substitutivo adotado pela Comissão
 - voto em separado
- IV – Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:
 - emenda apresentada
 - parecer do relator
 - substitutivo oferecido pelo relator
 - subemenda oferecida pelo relator
 - parecer da Comissão
 - substitutivo adotado pela Comissão
 - subemenda adotada pela Comissão

O Congresso Nacional decreta:

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

passagens dos referidos transportes coletivos.

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

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

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

JUSTIFICATIVA

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

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

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

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

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

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

02/10/2013

DEPUTADO VICENTINHO

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

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

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

Dentro do prazo regimental não foram apresentadas emendas.

II – VOTO DO RELATOR

Reconhecemos a legitimidade da preocupação do ilustre autor da proposta legislativa, porém acreditamos que o mérito deveria ser melhor analisado face as peculiaridades que envolve os serviços públicos de transporte coletivo, seja urbanos ou intermunicipais, principalmente em consonância com o poder aquisitivo daqueles que os utilizam na sua locomoção diária, os quais na sua grande maioria são pessoas de baixo poder aquisitivo.

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

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

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

Vale lembrar que o custo da mão-de-obra do transporte público representa 40% da tarifa. Assim, entendemos que a obrigatoriedade na utilização da figura do cobrador neste tipo de serviço poderia onerar o custo da tarifa paga pelo usuário, podendo se tornar um indutor à exclusão social, pois não tendo como pagar uma tarifa mais cara, o usuário tenderá a se deslocar a pé.

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

mesmo bilhete e, com isso, aumentando a sua mobilidade.

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

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

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

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

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

Sala de Comissões, 03 de maio de 2007

Chico da Princesa
Deputado Federal

III - PARECER DA COMISSÃO

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

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

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

Sala da Comissão, em 16 de maio de 2007.

Deputado ELISEU PADILHA
Presidente

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

I – RELATÓRIO

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

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

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

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

Nesta sessão legislativa, foi determinada a abertura do prazo para a apresentação de

Emendas, com base no art. 119, *caput*, I, c/c o art. 166, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, porém novamente decorreu *in albis* o período de cinco sessões, conforme termo de 06.05.2011, firmado pelo Secretário desta Comissão.

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

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

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

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

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

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

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

Por outro lado, a mídia de diversos Estados da Federação tem denunciado que essa duplicidade de função vem resultando em fator de desatenção do motorista na

primordial função de conduzir o veículo, chegando mesmo a apontar o fato como causa de diversos acidentes (inclusive fatais) no trânsito. O atraso no cumprimento do percurso e a maior dificuldade no atendimento de pessoas com deficiência, ou de idosos, gestantes e crianças também são apontados entre os inconvenientes causados aos usuários e à população em geral.

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

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

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

Sala da Comissão, em 26 de maio de 2011.

Deputado ASSIS MELO

Relator

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

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

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

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

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

Nesta sessão legislativa, foi determinada a abertura do prazo para a apresentação de Emendas, com base no art. 119, *caput*, I, c/c o art. 166, do Regimento Interno da

Câmara dos Deputados, porém novamente decorreu *in albis* o período de cinco sessões, conforme termo de 06.05.2011, firmado pelo Secretário desta Comissão.

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

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

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

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

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

Sala da Comissão, em 28 de agosto de 2013.

Deputado ASSIS MELO
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.163-A, DE 2003

Dispõe sobre proibição de atividade concomitante de motorista e cobrador de passagens em transportes coletivos rodoviários urbanos e interurbanos e dá outras providências

O Congresso Nacional decreta:

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

Art. 2º - O descumprimento da presente lei sujeita a empresa infratora a sanções

prescritas na Consolidação das Leis Trabalhistas –CLT e na Lei de Concessões.

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

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

Sala da Comissão, em 28 de agosto de 2013.

Deputado ASSIS MELO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

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

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Roberto Santiago - Presidente, Armando Vergílio e Andreia Zito - Vice-Presidentes, Assis Melo, Augusto Coutinho, Daniel Almeida, Erivelton Santana, Eudes Xavier, Gorete Pereira, Isaias Silvestre, Jorge Corte Real, Luciano Castro, Marcio Junqueira, Paulo Pereira da Silva, Policarpo, Ronaldo Nogueira, Sandro Mabel, Silvio Costa, Vicentinho, Walter Ihoshi, Alex Canziani, Chico Lopes, Dr. Grilo, Fátima Pelaes, Roberto Balestra e Walney Rocha.

Sala da Comissão, em 28 de agosto de 2013.

Deputado ROBERTO SANTIAGO
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA CTASP AO PROJETO DE LEI Nº 2.163-A, DE 2003

Dispõe sobre proibição de atividade concomitante de motorista e cobrador de passagens em transportes coletivos rodoviários urbanos e interurbanos e dá outras providências

O Congresso Nacional decreta:

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

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

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

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

Sala da Comissão, em 28 de agosto de 2013.

Deputado ROBERTO SANTIAGO

Presidente

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO LUIZ FERNANDO FARIA

A proposta legislativa em epígrafe pretende proibir que as empresas concessionárias de serviços de transporte público urbano e interurbano atribuam ao motorista profissional a função de cobrador das passagens a bordo dos veículos de transporte coletivo.

Na justificativa do nobre autor, observa-se a preocupação com a saúde dos motoristas profissionais quanto as externalidades enfrentadas no dia a dia, e, também, com o avanço tecnológico que poderá suprimir os postos de trabalho dos cobradores.

No parecer sobre a matéria, o ilustre relator opinou favoravelmente sobre o projeto de lei, fundamentando o seu posicionamento em decisões judiciais.

Independente do posicionamento dos nobres parlamentares, entendemos que a matéria deva ser melhor avaliada sob ponto de vista de uma lei que será aplicada em todo o país.

Dessa forma é importante lembrar que o transporte público prestado nas cidades é de competência e de responsabilidade do município, conforme reza o artigo 30, inciso V da Constituição Federal. Sob o mesmo raciocínio, o transporte público intermunicipal é de competência dos estados.

Considerando a competência constitucional do serviço de transporte público de cada ente federativo, pode-se observar que a forma de regular e prestar serviço à coletividade irá variar de cidade para cidade, e de estado para estado.

Sob este entendimento tem se observado que várias cidades tem adotado sistemas eletrônicos de venda e arrecadação tarifária no transporte público coletivo de passageiros, mediante créditos eletrônicos de viagem inseridos em cartões com “chips” de segurança.

A automação desses procedimentos mediante créditos eletrônicos tem contribuído eficazmente na redução do número de assaltos no interior dos veículos. Constata-se que 90% das cidades brasileiras acima de 100 mil habitantes já possuem o sistema automatizado que é utilizado por todos usuários, inclusive os trabalhadores que utilizam o vale-transporte.

Em relação ao vale-transporte, é importante frisar que os trabalhadores se beneficiam com as facilidades como a redução no tempo de embarque e maior segurança do vale-transporte, pois caso ocorra roubo ou perda, o cartão eletrônico do benefício é bloqueado.

Os usuários que não fazem jus ao vale-transporte, podem adquirir cartões eletrônicos com determinado número de viagens. Estes cartões são comercializados ao público em geral, mediante postos de vendas, das empresas concessionárias ou do poder público responsável pela gestão do transporte público.

Com adoção do sistema de arrecadação automática no interior dos ônibus em muitas cidades brasileiras, o cobrador de ônibus passou exercer outras funções dentro da

empresa, até mesmo a função de motorista profissional, mediante treinamento prévio fornecido pelo empregador.

Na cidade de Goiânia, em 2000, com adoção do pagamento da tarifa mediante bilhetagem eletrônica, foi celebrado um termo de conduta, intermediado pelo Ministério do Trabalho, que garantiu a toda categoria de cobradores o seu total aproveitamento em outras funções, como forma de evitar o desemprego.

A adoção do sistema de bilhetagem eletrônica na maioria das cidades decorre de exigência do poder público local, visando dar maior transparência e controle no sistema de transporte coletivo. Isso impõe que as concessionárias ou permissionárias busquem se adequar as novas regras em consonância com os interesses dos trabalhadores das empresas concessionárias dos serviços de transporte público, mediante a celebração de acordos coletivos ou termos de conduta, que garantam aos cobradores em geral, a garantia do emprego em outra função.

Assim, em muitas cidades, como São Paulo, Rio de Janeiro, Florianópolis, Salvador, Curitiba, não existe mais a figura do cobrador no interior dos veículos, as viagens são pagas mediante cartão eletrônico.

Segundo a São Paulo Transportes (Sptrans), órgão gestor do transporte público na cidade de São Paulo, em algumas linhas na cidade, o motorista exerce a função de cobrador, quando o usuário não possui o cartão eletrônico para o pagamento da tarifa. Contudo, este percentual é baixo, chega a 5 % do volume total de viagens realizadas e tende a cair, face aos benefícios que estão sendo agregados aos cartões eletrônicos, estimulando os usuários adquirirem antecipadamente o citado cartão.

Além disso, existem outros casos a serem considerados, como as cidades que possuem bairros na periferia, onde residem pessoas de baixo poder aquisitivo, distantes das linhas principais de transporte público ou de terminais de integração. Neste caso, o poder público local adota um sistema de transporte público mais simples, mediante veículos de menor capacidade, como microônibus, que visam transportar os usuários até a linha principal ou terminal.

Neste modelo, o poder público opta por um serviço onde o motorista realize a função de cobrador, face condição econômica dos usuários e com objetivo de evitar que o serviço tenha um custo alto.

Assim na análise da proposta legislativa em tela, existem fatos reais afetos ao tema que não podem ser omitidos ou ignorados, como o custo da mão de obra no serviço de transporte público que representa em média 46 % do valor da tarifa, bem como que no Brasil, os serviços de transporte público nas cidades são custeados integralmente pelo usuário, não existindo subsídios como ocorrem em outros países.

Dessa forma, entendemos que devemos buscar um texto que atenda os anseios do autor, reiterados pelo relator, bem como esteja de acordo com a realidade brasileira, adotada por muitos municípios na gestão do transporte público ofertado à coletividade em geral.

Assim propomos um substitutivo ao projeto de lei no qual permite que o motorista realize a função de cobrança de tarifa, desde que atenda as seguintes condições:

- a) o procedimento de cobrança somente será adotado em sistemas de transporte público coletivo de passageiros que disponham de sistema de bilhetagem eletrônica de venda e arrecadação de créditos tarifários, ou seja, o número de cobrança manual da tarifa pelo motorista será pequena e não colocará o mesmo em condição de risco;

- b) a citada atividade deve estar prevista e homologada em acordo ou

convenção coletiva da categoria profissional;

- c) Os motoristas profissionais que realizarem esta atividade farão jus a um incentivo pecuniário previsto e homologado em acordo ou convenção coletiva.

Com relação ao adicional pecuniário a favor dos motoristas, entendemos que o mesmo deva ser objeto de negociação entre empregadores e empregados. Além disso, propomos que o órgão gestor dos serviços de transporte público coletivo de passageiros preste todas as informações necessárias a fiscalização do Ministério do Trabalho e Emprego em relação ao desempenho das atividades realizadas pelo motorista profissional.

Com objetivo de dar a salvaguarda necessária e proteção aos cobradores dos serviços de transporte público, propomos que o Ministério do Trabalho e Emprego disponibilize, no prazo de 180 dias a contar da publicação da lei, de programa de requalificação profissional destinado especificamente à categoria dos atuais cobradores empregados nos serviços de transporte público coletivo urbano.

Para o financiamento desse programa deverão ser utilizados os recursos da bolsa de qualificação profissional previsto na legislação do Fundo de Amparo do Trabalhador. Assim sendo, entendemos que o substitutivo atende plenamente as necessidades e a proteção devida aos motoristas e cobradores, bem como a realidade do transporte público coletivo de passageiros de muitas cidades.

Face o exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 2163, de 2003 de autoria do Deputado Vicentinho, mediante o substitutivo integral ao projeto de lei.

Sala das Sessões, 28 de Agosto de 2013

Deputado Luiz Fernando Faria
(PP-MG)

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

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

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

“Art. 1º. É permitido às empresas públicas e/ou privadas, concessionárias e/ou permissionárias de atividades de serviço de transporte público coletivo rodoviário, urbano e interurbano, incumbir aos motoristas a atribuição de cobrança de passagens dos usuários do sistema de transporte público coletivo.

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

JUSTIFICAÇÃO

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

Com efeito, atualmente, a implementação do sistema de bilhete eletrônico reduz consideravelmente o recebimento da tarifa em dinheiro no ônibus, havendo localidades em

que esta forma de pagamento da tarifa já não ocorre há muito tempo.

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

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

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

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

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

O sistema de bilhetagem eletrônica também proporciona ao poder concedente meio eficaz de fiscalização dos serviços, mediante acesso ao número exato dos passageiros transportados diariamente por ônibus e em cada linha, permitindo não apenas melhoria na gestão do sistema de transporte público coletivo, como também a verificação correta da receita auferida e pagamento dos respectivos tributos.

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

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

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

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

TST-RR-223700-61.2006.5.15.0133, em que é Recorrente CLÁUDIO JOSÉ DE ARAUJO e Recorrida EXPRESSO ITAMARATI S.A.

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

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

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

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

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

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

- a) evita a ocorrência de fraude, conforme verificado inúmeras vezes através de falsificação de bilhetes em papel;
- b) restringe o uso do bilhete de tarifa ao sistema de transporte público, impedindo o seu uso em transporte clandestino/irregular que atua de forma contrária à lei e sem respeitar as normas de segurança, como frequentemente ocorre com os bilhetes em papel; e
- c) permite a fiscalização pelo Poder Concedente da real quantidade de usuários do sistema de transporte, viabilizando o seu planejamento.

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

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

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

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

Sala das Sessões, em 26 de junho de 2019.

LAÉRCIO OLIVEIRA
Deputado Federal – PR/SE

I – RELATÓRIO

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

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

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

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

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

Adiante, prossegue o Deputado Vicentinho:

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

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

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

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

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

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

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

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

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

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

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

Não há óbice à iniciativa de Parlamentar na matéria, conforme se depreende da leitura do art. 61 da Constituição da República, em seu § 1º. Tanto o projeto quanto o substitutivo da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público são constitucionais.

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

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

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

Com relação à Emenda Substitutiva apresentada nesta Comissão, considero-a

antirregimental, uma vez que adentra ao mérito da matéria, em dissonância com o despacho inicial da Mesa Diretora apostado ao Projeto.

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

Sala da Comissão, em de de 2013.

Deputado DÉCIO LIMA
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2 163, DE 2003

Dispõe sobre a proibição de atividade concomitante de motorista e cobrador de passagens em transportes coletivos rodoviários urbanos e interurbanos e dá outras providências

O Congresso nacional decreta:

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

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

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

Sala da Comissão, em de de 2013.

Deputado DÉCIO LIMA
Relator

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

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É proibido às empresas públicas ou privadas, concessionárias de serviços de transporte coletivo rodoviário exclusivamente urbano e nas regiões metropolitanas,

incumbir aos motoristas dos referidos veículos a atribuição simultânea de motorista e cobrador de passageiros.

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

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

Sala da Comissão, em de de 2013.

Deputado DÉCIO LIMA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

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

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

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

Sala da Comissão, em 4 de junho de 2014.

Deputado LUIZ COUTO
Presidente em Exercício

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO AO PROJETO DE LEI Nº 2.163 DE 2003

Dispõe sobre a proibição de atividade concomitante de motorista e cobrador de

passagens em transportes coletivos rodoviários urbanos e interurbanos e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

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

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

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

Sala de Comissão, 4 de junho de 2014.

Deputado LUIZ COUTO
Presidente em Exercício

**SUBEMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO AO
SUBSTITUTIVO DA CTASP AO PROJETO DE LEI Nº 2.163 DE 2003**

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

O Congresso Nacional decreta:

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

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

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

Sala de Comissão, 4 de junho de 2014.

Deputado LUIZ COUTO
Presidente em Exercício

PROJETO DE LEI N.º 4.253, DE 2004

(Da Sra. Maninha)

Dispõe sobre a jornada de trabalho de motoristas e cobradores de transportes coletivos, e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE A(O) PL-1113/1988

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A jornada de trabalho de motoristas e cobradores ou ajudantes de transportes coletivos será de seis horas diárias e trinta e seis horas semanais, para os que trabalham em turno de revezamento.

§1º O tempo máximo de trabalho ininterrupto durante uma jornada não poderá exceder de 3 horas consecutivas, sendo obrigatório, neste caso, a adoção de intervalo não inferior a 15 minutos após a terceira hora.

§ 2º As horas excedentes ao fixado no *caput* serão remuneradas com acréscimo mínimo de 100% (cem por cento) sobre o valor da hora normal, e o trabalho em feriados será remunerado em dobro, ficando os trabalhadores sujeitos à escala de revezamento organizada mensalmente.

Art. 2º É considerado motorista profissional para os efeitos desta lei aquele que, legalmente habilitado, dirigir veículos automotores destinados a transporte de passageiros ou de cargas; cobrador aquele que executa atividades de recebimento de tarifas pela utilização de coletivos, e ajudante aquele que desempenha atividades de auxílio direto do motorista profissional.

Parágrafo Único: Nos veículos de transporte coletivo urbano será obrigatória a presença de cobrador ou ajudante, independente de cobrança por meio eletrônico ou qualquer meio que impeça ou distraia o motorista durante o exercício de suas funções.

Art. 3º É considerado trabalho noturno aquele realizado no período compreendido entre as 20 horas de um dia e as 6 horas do dia seguinte.

Parágrafo Único: A hora de trabalho noturno será computada a cada 45

minutos e será remunerada com acréscimo de 50 %, no mínimo, sobre o valor da hora normal.

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição tem a finalidade de fixar a jornada de trabalho de motoristas e cobradores e ao mesmo tempo criar o regramento mínimo para o exercício das atividades desses profissionais uma vez que um dos aspectos mais relevantes a observar nas mesmas é a segurança dos passageiros.

Busca-se com a proposta caracterizar, ainda que minimamente, o profissional objeto da proteção legal, as características e condições necessárias ao exercício da atividade e ainda o intervalo durante a jornada pois este é fundamental na preservação das condições de trabalho dos profissionais e para o exercício seguro da atividade, mormente quando se tratar da condução de passageiros.

Dá-se, ainda, novo regramento para a remuneração da hora extra especialmente com a finalidade de reduzir a sua ocorrência pois, nunca é demais ressaltar, trata-se de atividade na qual a segurança deve ter prevalência.

A proposta, até por tratar de matéria de interesse de setor econômico importante, por certo encontrará resistência mas, esperamos, que ao final, possa esta Casa oferecer à sociedade uma legislação adequada à realidade e com a necessária segurança da população. Assim, contamos com o apoio dos nobres pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, 18 de outubro de 2004

Deputada **MANINHA**
PT/DF

PROJETO DE LEI N.º 4.290, DE 2004 **(Do Sr. Celso Russomanno)**

Dispõe sobre o seguro de vida obrigatório para a cobertura de riscos à vida, em benefício dos motoristas e cobradores de transportes coletivos.

DESPACHO:
APENSE-SE A(O) PL-1113/1988

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Aos motoristas e cobradores de transportes coletivos é assegurado o benefício de um seguro de vida obrigatório, custeado pela empresa empregadora, destinado à cobertura dos riscos à vida e de acidentes decorrentes do exercício de sua atividade.

Parágrafo único. Os prêmios e as demais cláusulas do seguro obrigatório mencionado no *caput* serão definidos em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil, apesar dos recentes avanços conseguidos pela aplicação do novo Código Nacional de Trânsito, ainda apresenta índices alarmantes de acidentes.

A cada ano, cerca de 20 mil pessoas morrem nas ruas e estradas brasileiras, vítimas de colisões e atropelamentos. O índice de vítimas fatais de acidentes de trânsito, em nosso País, é o triplo do registrado na França e cinco vezes o observado no Japão.

Os trabalhadores em transportes coletivos são obviamente muito mais expostos aos riscos do trânsito no Brasil, não apenas em função da natureza de sua atividade, mas também porque são submetidos freqüentemente a precárias condições de trabalho, em virtude de equipamentos obsoletos, de vias públicas inseguras e de sinalização deficiente.

Ademais, motoristas e cobradores de transportes coletivos ainda são submetidos aos riscos decorrentes da violência e da criminalidade urbanas, por trafegarem em regiões de alto índice de assaltos.

Em função dessas condições perigosas de trabalho, é justo e apropriado que esses profissionais sejam cobertos por um seguro de vida obrigatório, que cubra os riscos à vida decorrentes do exercício de sua atividade.

Nesse sentido, este projeto de lei, em seu art. 1º, torna obrigatório esse seguro de vida e define que seu custeio será feito pelas empresas empregadoras. Ademais, seu parágrafo único determina que os prêmios e as demais cláusulas sejam objeto de negociação coletiva entre patrões e empregados, permitindo que sua contratação se

adequê à realidade econômica de cada região.

Sala das Sessões, em 20 de outubro de 2004.

Deputado Celso Russomanno

PROJETO DE LEI N.º 6.833, DE 2006

(Da Sra. Dra. Clair e outros)

Dispõe sobre as condições de trabalho de motoristas, fiscais e cobradores do transporte coletivo público de passageiros urbano, semi-urbano e metropolitano.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1113/1988.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A duração da jornada de trabalho dos motoristas, fiscais e dos cobradores do transporte coletivo público de passageiros urbano, semi-urbano e metropolitano é de 6 (seis) horas diárias.

§ 1º O transporte coletivo público de passageiros urbano é o que trafega dentro do perímetro de um mesmo Município.

§ 2º O transporte coletivo público de passageiros semi-urbano é aquele que transpõe os limites de um Município, podendo ainda ultrapassar os limites do Estado ou do Distrito Federal, com freqüentes paradas.

§ 3º O transporte coletivo público de passageiros metropolitano é o que trafega entre a capital e outros Municípios da região Metropolitana ou entre estes Municípios que circundam a capital, com freqüentes paradas.

Art. 2º A jornada será computada desde o horário de chegada do motorista, fiscal e do cobrador no local de trabalho.

Art. 3º A remuneração do trabalho, cuja duração ultrapassar os limites definidos no art. 1º desta Lei, será 100% (cem por cento) maior que a normal.

Art. 4º É proibida a ampliação do intervalo intrajornada para descansos e refeições.

Art. 5º É vedado ao empregador incumbir o motorista de atividade que não seja inerente à sua função.

Art. 6º No transporte coletivo público de passageiros urbano, semi-urbano e metropolitano deverá haver uma tripulação mínima de um motorista e um cobrador em cada veículo.

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

JUSTIFICAÇÃO

Como se sabe, o motorista profissional exerce função indispensável ao bom funcionamento da sociedade. Não há sequer um setor da economia ou atividade humana que possa dispensar a função do motorista profissional.

Nosso direito do trabalho, apesar de proteger o empregado, termina por desestimular a geração de emprego.

É o que ocorre com a jornada de trabalho e, em especial, com a contratação de horas extras.

Hoje, a nova forma de estruturação produtiva exige muito mais de cada trabalhador. Acreditamos que a redução da jornada de trabalho está em conformidade com a tendência mundial e terá efeito benéfico não só para os trabalhadores em atividade como reduzirá a tendência crescente ao desemprego, possibilitando o reingresso à sociedade e ao mercado de milhões de trabalhadores.

Frise-se, ainda, que essa é uma das reivindicações históricas da categoria, que destaca dentre seus argumentos a necessidade do aumento do nível de emprego e a melhoria das condições de trabalho.

A partir da década de 90 essa discussão passou a ser associada à reestruturação produtiva, que já estava em curso desde os anos 80.

O ambiente de trabalho melhorará de maneira substancial trazendo reflexos positivos para a produtividade e qualidade.

Outro ponto importante é o quão penosa é a atividade de motorista. Estudos da área de saúde do trabalhador qualificam o trabalho penoso como aquele que causa sofrimento e esforço físico. Para outros, seria a causa de sofrimento e esforços mentais e/ou físicos.

Para o enquadramento do trabalhador em transporte em atividade penosa, basta o conhecimento do que dizem aqueles que trabalham no setor e vivem as dificuldades da profissão. Não há conhecimento técnico que substitua a vivência do trabalhador.

Não podemos nos furtar de enfrentar a questão da dupla função, que vem crescendo em larga escala, sendo, inclusive, motivo de grandes preocupações da categoria.

A introdução no sistema de transporte de veículos com capacidade de transportar de 16 a 36 pessoas fez com que os motoristas, além de dirigir, tivessem que cobrar as passagens através de vale transporte, liberação da catraca com o bilhete eletrônico, ou o recebimento em espécie, que é mais grave, vez que pressupõe o recebimento, a conferência do dinheiro recebido e a devolução de troco.

Essa situação tem provocado graves riscos à segurança do trânsito, devido à quase inevitável ocorrência de acidentes, com grandes danos à integridade física e à saúde dos trabalhadores e dos passageiros por eles transportados.

O Ministério do Trabalho e Emprego considerou como ambiente de trabalho o veículo em que trabalha, devendo aplicar-se sobre os mesmos as normas de saúde e segurança, estabelecendo, ainda, como imprescindível a presença de um segundo homem além do motorista.

Com o presente projeto, pretendemos sanar essa falha de nossa legislação trabalhista.

Contamos com sua aprovação.

Sala das Sessões, em 30 de março de 2006.

Deputada Dra. CLAIR
PT/PR

Deputado Babá
PSOL/RJ

Deputado Sérgio Miranda
PDT/MG

Deputado Ivo José
PT/MG

Deputada Maria José Maninha

PROJETO DE LEI N.º 62, DE 2007

(Do Sr. José Chaves)

Regulamenta a profissão de Cobrador e Despachante ou Controlador de Tráfego nas empresas de transporte coletivo de passageiros e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-4253/2004.

Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º. O exercício da profissão de cobrador e despachante ou controlador de tráfego é regulado pela presente lei.

Art. 2º. Para os fins constantes desta Lei, considera-se:

I – cobrador – aquele que exerce atividade de natureza contínua e de finalidade salarial à empresa concessionária ou permissionária de transporte coletivo de passageiros, mediante contrato de trabalho, executando a cobrança de passagens, bilhetes ou tarifas públicas, diretamente, ou apenas controlando o movimento de passageiros, sempre para assegurar a receita operacional das empresas;

II – Despachante ou controlador de tráfego – aquele que exerce atividade de natureza contínua e de finalidade salarial à empresa concessionária ou permissionária de transporte coletivo de passageiros, mediante contrato de trabalho, executando a administração dos terminais de ônibus, dos turnos, horários e reescalonamento em face a falta não justificada de motoristas e cobradores, a fiscalização das catracas e equipamentos de auferição da circulação ;

III – Empresas de Transporte Coletivo de Passageiros – Pessoas jurídicas concessionárias ou permissionárias de serviço público respectivo.

Art. 3º. As empresas de transporte coletivo de passageiros, urbanas, intermunicipais e interestaduais, obrigam-se a promover, por si mesmas ou através dos sindicatos patronais, o seguinte, visando o aperfeiçoamento do profissional:

I – Para cobradores:

a) curso de atendimento aos passageiros a bordo, guarda de bagagens, documentos, valores e malas postais que porventura lhe tenham sido confiados por passageiro, ou pelo motorista do veículo, para os casos de acidente de veículos;

b) treinamento de prestação de primeiros socorros, para os casos de acidente de veículos;

c) atualização de cursos e treinamentos, noções de relações públicas;

d) curso de direção defensiva;

II – Para despachantes:

a) curso de controle de tráfego, inclusive como requisito para o exercício da profissão;

b) treinamento de capacitação profissional;

c) atualização de cursos e treinamentos específicos.

Parágrafo único. Para cumprimento das determinações contidas neste artigo, poderão as empresas de transporte coletivo celebrar convênios com o Ministério do Trabalho e seus órgãos regionais, secretarias estaduais cuja atribuições compreendam a matéria, e, Corpo de Bombeiros.

Art. 4º. Para o exercício da profissão, o cobrador e o despachante deverão preencher os seguintes requisitos:

- I – ter instrução correspondente à quarta série do primeiro grau;
- II – ter sido aprovado nos cursos de formação referidos no art. 3º da presente lei, incisos I e II;
- III – ter sido aprovado em exame de saúde física, mental e psicotécnico;
- IV – não ter antecedentes criminais registrados; e
- V – estar quite com as obrigações eleitorais e militares.

Art. 5º. É de responsabilidade do cobrador e despachante manter em dia seus certificados de habilitação técnica e de capacidade física estabelecidos na legislação em vigor, cabendo-lhes informar ao serviço de escala, com antecedência de 30 (trinta) dias, as respectivas datas de realização de cursos e treinamentos.

Art. 6º. A competência para a fiscalização das disposições desta lei, bem como para imposição de sanções dela decorrentes, caberá ao Ministério Público do Trabalho.

Art. 7º. Nenhum profissional será obrigado a participar de qualquer trabalho que coloque em risco sua integridade física ou moral.

Art. 8º. O fornecimento de fardas e roupas especiais e demais recursos indispensáveis ao cumprimento das tarefas contratuais será de responsabilidade das empresas de transporte coletivo.

Art. 9º. As empresas poderão obrigar os cobradores e despachantes a fazer o uso de uniforme durante o desempenho de suas funções que contenham símbolos, marcas ou qualquer mensagem de caráter publicitário, mesmo se não vinculados a concessionária e/ou permissionária.

Art. 10º. Na hipótese de trabalho executado fora do local constante do contrato de trabalho, ou das linhas de transporte respectivas, correrão à conta do empregador, além de adicional já ajustado entre as cláusulas contratuais, as despesas de alimentação e hospedagem, até o respectivo retorno, e se for o caso, despesas de transporte.

Art. 11º. A jornada de trabalho do cobrador e do despachante é de 7h20min (sete horas e vinte minutos), respeitadas, contudo, Dissídios Coletivos, em vigor, que estabeleçam carga horária menor.

§ 1º. As atividades de cobradores e despachantes serão consideradas insalubres, com inclusão no Capítulo “Da Segurança e Saúde do Trabalhador”, da Consolidação das Leis do Trabalho.

§ 2º. O trabalho prestado além das limitações diárias previstas no *caput* deste artigo, será considerado trabalho extraordinário, aplicando-se-lhes o disposto nos arts. 59 a 61 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

Art 12º. As horas que excederem à jornada referida no artigo imediatamente anterior, ainda que decorrentes de negociação coletiva, serão acrescidas de 50% sobre o valor da hora normal.

Art. 13º. As Delegacias Regionais do Trabalho, empreenderão estudos

para sugerir um piso salarial adequado à categoria, que contemple, não obstante, o direito adquirido e as desigualdades regionais.

Art. 14º. A remuneração devida aos profissionais de que trata esta lei, será paga pelo empregador, dezenalmente, a partir do dia 10 (dez) do mês de início do efetivo exercício laboral.

Art. 15º. É assegurado ao despachante acomodação condigna nos terminais de ônibus, inclusive para seu repouso nos intervalos de jornada de trabalho.

Art. 16º. Além dos casos previstos nesta lei, as responsabilidades do cobrador e despachantes são definidas na CLT, nas leis e regulamentos em vigor e no que decorrer do contrato de trabalho, acordos e convenções coletivas.

Art. 17. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 18º. Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

O serviço de transporte coletivo de passageiros é de competência exclusiva dos Municípios, desde que esteja dentro de seus limites, de acordo com o artigo 30, inciso V da Constituição Federal, e dos Estados, no transporte intermunicipal, sendo que, até hoje, não existe regulamentação para os profissionais cobradores e despachantes.

Assim, esse serviço, cuja essencialidade é destacada na Constituição Federal, pode ser executado diretamente pelos entes federados, bem como por autarquias, entidades parastatal ou por empresas particulares, mediante permissão, e comumente, concessão.

Desta forma, temos que a presente lei se dirige a pessoal em atividade nas empresas concessionárias de transporte de passageiros, cuja relação de trabalho é regida pela Consolidação das Leis do Trabalho – CLT.

Feita a análise do regime jurídico dos trabalhadores das empresas de transporte coletivo de passageiro em foco, passaremos à necessidade de regulamentar a profissão de cobrador e despachante.

Não é novidade que as condições de trabalho, que se deparam hoje cobradores e despachantes, por si mesmo, já se constitui em matéria altamente explosiva, sobre a qual urge o debate legislativo.

Convém salientar, a título de ilustração, deter este País os mais altos índices de delitos de trânsito, em paralelo a índices igualmente alarmantes de assaltos, roubos e depredações de coletivos de transporte de passageiros.

O quadro é agravado pela sujeição dos rodoviários a doenças capituladas como originárias da atividade laboral, nelas compreendidas desde o stresse, até o mortífero infarto do miocárdio, bem como as doenças mentais.

Em face destas circunstâncias, cobradores e despachantes, além de motoristas, não podem prescindir da regulamentação da profissão, da segurança, da higiene e da justa remuneração do trabalho, até porque prestam serviço público essencial.

A regulamentação tem sentido, já que, ao contrário do que se pode pensar, a profissão de cobrador e despachante de empresa de transporte coletivo de passageiros, necessita de uma qualificação técnica para ser exercida, como curso de direção defensiva, prestação de primeiros socorros, etc.

Portanto, esses trabalhadores não podem ficar desamparados no mercado de trabalho, sem uma lei que regule a sua profissão, e os diferencie dos demais, desmotivados e sem liberdade de trabalho.

Outrossim, não existe hoje no Congresso Nacional, nenhum projeto de lei em tramitação tratando do problema, pelo que esperamos seja conferida urgência e prioridade para a presente proposição legislativa.

Ressalte-se, contudo, que em 1995 apresentamos Projeto de Lei nº 365, o qual nunca chegou a ser votado pelo Plenário da Câmara dos Deputados.

Feitos os esclarecimentos ora apresentados, o fundamental é que se trata de pessoal empregado em concessionária de serviço público, que deve merecer tratamento especial. São essas as razões porque contamos com o apoio de nossos pares para a aprovação deste projeto.

Sala das Sessões, em 6 de fevereiro de 2007.

JOSÉ CHAVES
Deputado Federal

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....
TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO
.....

CAPÍTULO IV
DOS MUNICÍPIOS
.....

Art. 30. Compete aos Municípios:

- I - legislar sobre assuntos de interesse local;
- II - suplementar a legislação federal e estadual no que couber;
- III - instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei;
- IV - criar, organizar e suprimir distritos, observada a legislação estadual;
- V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;
- VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação pré-escolar e de ensino fundamental;
- VII - prestar, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, serviços de atendimento à saúde da população;
- VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;
- IX - promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual.

Art. 31. A fiscalização do Município será exercida pelo Poder Legislativo Municipal, mediante controle externo, e pelos sistemas de controle interno do Poder Executivo Municipal, na forma da lei.

§ 1º O controle externo da Câmara Municipal será exercido com o auxílio dos Tribunais de Contas dos Estados ou do Município ou dos Conselhos ou Tribunais de Contas dos Municípios, onde houver.

§ 2º O parecer prévio, emitido pelo órgão competente sobre as contas que o Prefeito deve anualmente prestar, só deixará de prevalecer por decisão de dois terços dos membros da Câmara Municipal.

.....

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

.....
TÍTULO II

DAS NORMAS GERAIS DE TUTELA DO TRABALHO

.....
CAPÍTULO II

DA DURAÇÃO DO TRABALHO

.....
Seção II

Da Jornada de Trabalho

.....
 Art. 59. A duração normal do trabalho poderá ser acrescida de horas suplementares, em número não excedente de 2 (duas), mediante 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 convenção coletiva de trabalho, o excesso de horas em um dia for compensado pela correspondente diminuição em outro dia, de maneira que não exceda, no período máximo de cento e vinte dias, à soma das jornadas semanais de trabalho previstas, nem seja ultrapassado o limite máximo de dez horas diárias.

§ 3º Na hipótese de rescisão do contrato de trabalho sem que tenha havido a compensação integral da jornada extraordinária, na forma do parágrafo anterior, fará o trabalhador jus ao pagamento das horas extras não compensadas, calculadas sobre o valor da remuneração na data da rescisão.

** § 3º acrescido pela Lei nº 9.601, de 21/01/1998.*

Art. 60. Nas atividades insalubres, assim consideradas as constantes dos quadros mencionados no capítulo de "Segurança e Medicina do Trabalho", ou que neles venham a ser incluídas por ato do Ministro do Trabalho, quaisquer prorrogações só poderão ser acordadas mediante licença prévia das autoridades competentes em matéria de higiene do trabalho, as quais, para esse efeito, procederão aos necessários exames locais e à verificação dos métodos e processos de trabalho, quer diretamente, quer por intermédio de autoridades sanitárias federais, estaduais e municipais, com quem entrarão em entendimento para tal fim.

Art. 61. Ocorrendo necessidade imperiosa, poderá a duração do trabalho exceder do limite geral ou convencional, seja para fazer face a motivo de força maior, seja para atender à realização ou conclusão 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 10 (dez) dias, à autoridade competente em matéria de trabalho, ou, antes desse prazo, justificado no momento da fiscalização sem prejuízo dessa comunicação.

§ 2º Nos casos de excesso de horário por motivo de força maior, a remuneração da hora excedente não será inferior à da hora normal. Nos demais casos de excesso previsto neste artigo, a remuneração será, pelo menos, 25% (vinte e cinco por cento) superior à da hora normal, e o trabalho não poderá exceder de 12 (doze) horas, desde que a Lei não fixe expressamente outro limite.

§ 3º Sempre que ocorrer interrupção do trabalho, resultante de causas acidentais, ou de força maior, que determinem a impossibilidade de sua realização, a duração do trabalho poderá ser prorrogada pelo tempo necessário até o máximo de 2 (duas) horas, durante o número de dias indispensáveis à recuperação do tempo perdido, desde que não exceda de 10 (dez) horas diárias, em período não superior a 45 (quarenta e cinco) dias por ano, sujeita essa recuperação à prévia autorização da autoridade competente.

Art. 62. Não são abrangidos pelo regime previsto neste capítulo:

I - os empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho, devendo tal condição ser anotada na Carteira de Trabalho e Previdência Social e no registro de empregados;

II - os gerentes, assim considerados os exercentes de cargos de gestão, aos quais se equiparam, para efeito do disposto neste artigo, os diretores e chefes de departamento ou filial.

** Artigo, caput, com redação dada pela Lei nº 8.966, de 27/12/1994.*

Parágrafo único. O regime previsto neste capítulo será aplicável aos empregados mencionados no inciso II deste artigo, quando o salário do cargo de confiança, compreendendo a gratificação de função, se houver, for inferior ao valor do respectivo salário efetivo acrescido de 40% (quarenta por cento).

** Parágrafo com redação dada pela Lei nº 8.966, de 27/12/1994.*

*** Vide Medida Provisória nº 2.164-41, de 24 de Agosto de 2001**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 2.164-41, DE 24 DE AGOSTO DE 2001

Altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, para dispor sobre o trabalho a tempo parcial, a suspensão do contrato de trabalho e o programa de qualificação profissional, modifica as Leis nº 4.923, de 23 de dezembro de 1965, 5.889, de 8 de junho de 1973, 6.321, de 14 de abril de 1976, 6.494, de 7 de dezembro de 1977, 7.998, de 11 de janeiro de 1990, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 9.601, de 21 de janeiro de 1998, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 2º. Os arts. 59, 143, 628, 643 e 652 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 59.....

§ 2º Poderá ser dispensado o acréscimo de salário se, por força de acordo ou convenção coletiva de trabalho, o excesso de horas em um dia for compensado pela correspondente diminuição em outro dia, de maneira que não exceda, no período máximo de um ano, à soma das jornadas semanais de trabalho previstas, nem seja ultrapassado o limite máximo de dez horas diárias.

..... § 4º Os empregados sob o regime de tempo parcial não poderão prestar horas extras." (NR)

"Art.143....."

§ 3º O disposto neste artigo não se aplica aos empregados sob o regime de tempo parcial." (NR)

"Art. 628. Salvo o disposto nos arts. 627 e 627-A, a toda verificação em que o Auditor-Fiscal do Trabalho concluir pela existência de violação de preceito legal deve corresponder, sob pena de responsabilidade administrativa, a lavratura de auto de infração.

....." (NR)

"Art.643....."

§ 3º A Justiça do Trabalho é competente, ainda, para processar e julgar as ações entre trabalhadores portuários e os operadores portuários ou o Órgão Gestor de Mão-de-Obra - OGMO decorrentes da relação de trabalho." (NR)

"Art. 652.

a).....

V - as ações entre trabalhadores portuários e os operadores portuários ou o Órgão Gestor de Mão-de-Obra - OGMO decorrentes da relação de trabalho;

....." (NR)

Art. 3º. O art. 1º da Lei nº 4.923, de 23 de dezembro de 1965, passa a vigorar com a seguinte alteração:

Art. 13. Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória nº 2.164-40, de 27 de junho de 2001.

Art. 14. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 24 de agosto de 2001; 180º da Independência e 113º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Francisco Dornelles

PROJETO DE LEI N.º 63, DE 2007

(Do Sr. José Chaves)

Dispõe sobre a instalação de equipamentos de proteção em ônibus, e institui o seguro de vida para Motoristas, Cobradores e Despachantes e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-1113/1988.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. As empresas fabricantes de carrocerias de transporte coletivo urbano, intermunicipais e interestaduais, ficam obrigadas a instalarem os seguintes equipamentos no interior de seus veículos:

- I – Cabine de segurança para poltrona do motorista e auxiliar, se houver;
- II – Sistema de ventilação ou refrigeração na cabine do motorista;
- III – Detector de metais na porta de entrada de passageiros;
- IV – Poltronas ergonomicamente projetadas para motorista e cobrador, ou trocador;
- V – Suporte para garrafa térmica e copo na cabine do motorista e cobrador;
- VI – Pára-brisa temperado, de igual modo o vidro da traseira do veículo, quando próximo do cobrador, e, nos transportes coletivos intermunicipais e interestaduais, vidros a prova de bala;
- VII – Outros equipamentos porventura condizentes com a melhoria das condições de trabalho do motorista e cobrador.

Art. 2º. Fica instituído o seguro de vida, com cobertura para acidentes de vida, assalto, roubo e doenças vinculadas à medicina do trabalho, que acarretem invalidez temporária ou permanente, destinado a motoristas, cobradores e despachantes.

Parágrafo único. A contratação do seguro de vida por empresas concessionárias e permissionárias do serviço público de transporte coletivo de passageiros, dar-se-á sob mediação dos sindicatos profissionais, e constarão obrigatoriamente de convenções coletivas de trabalho.

Art. 3º. O ônus decorrente da contratação do seguro coletivo não poderá sob qualquer pretexto recair sobre o conjunto de trabalhadores, embora possam incidir sobre a composição tarifária.

Art. 4º. O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação, ouvidos, impreterivelmente, os sindicatos patronais e dos rodoviários, bem como empresas fabricantes de veículos e órgãos gestores do transporte de passageiros.

Art. 5º. Os veículos que na vigência desta lei, desatenderem às exigências contidas nos incisos I, II, III, IV, V e IV do artigo 1º, serão multados, apreendidos, removidos para depósito público e liberados somente após o pagamento das despesas com a instalação dos referidos equipamentos e multas devidas.

Art. 6º. A competência para a fiscalização das disposições desta Lei, bem como para imposição das sanções dela decorrentes, caberá, concorrentemente, ao Município, Estado e União, nos limites e atribuições de cada um.

Art. 7º. A partir da data de entrada em vigência da presente Lei, as novas unidades a serem produzidas contarão com os equipamentos referidos no artigo 1º e seus incisos, inclusive sem custos adicionais e sem o encarecimento do veículo, já que as mudanças devem ser introduzidas em regime econômico de compensação de produção, ou seja, com a redução de outros custos e incorporação de nova tecnologia, consoante disciplinação contida no regulamento desta lei.

Art. 8º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 9º. Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei orienta-se segundo as diretrizes de segurança e modernização da produção industrial brasileira. Seu objetivo fundamental é estabelecer as condições mínimas necessárias ao desenvolvimento de projeto de

ônibus, para o qual se criem equipamentos de proteção indispensáveis aos rodoviários, bem como, conforto, com ganho maior ainda aos passageiros, em paralelo com a melhoria das condições de trabalho de motoristas, cobradores e despachantes, de maneira substancial, inclusive com evidente repercussão nas famílias, a partir da instituição do seguro coletivo de vida.

Isso porque os trabalhadores de transporte coletivo, urbano ou intermunicipal, assumem, diariamente, altas responsabilidades junto a população. Em suas mãos estão milhares de vida. Nos “horários de pico”, então, nos grandes centros urbanos do País, passam a ser submetidos a uma carga enorme de stress. Stress pelo trânsito caótico das metrópoles, stress pela possibilidade de assaltos, stress pela condições – maioria das vezes – desconfortáveis de trabalho.

Além disso, os locais de trabalho são profundamente inapropriados, diante das pressões que sofrem esses trabalhadores. Barulho, temperaturas altas, constituem-se na rotina, acrescido do fato de estarem completamente sujeitos a distúrbios externos, com risco de vida aos passageiros. Em virtude destes fatores, é perfeitamente oportuna a proposta que ora apresento.

A instalação de cabines com sistema de ventilação ou refrigeração no local de trabalho do motorista, proporcionará condições bem mais satisfatórias para exercício de seu ofício, e, conseqüentemente, dando maior segurança e bem-estar aos passageiros de ônibus.

Destacam-se ainda a instalação de aparelho de detecção de metais, poltronas anatômicas e confortáveis, vidros com proteção contra infiltração dos raios solares, suporte para garrafa térmica, que oferecerá maior comodidade ao motorista e ao cobrador, e outros equipamentos a serem definidos, já que este projeto de lei exige a participação da sociedade, empresas e sindicatos.

Pelas razões apresentadas, estamos convictos de que o presente projeto de lei cria as condições para garantir maior segurança no trânsito, com redução do potencial de violência decorrente de assaltos e outras ocorrências de todos conhecidas, seja pela melhoria das condições de trabalho do motorista e cobrador, seja pela diminuição dos riscos das carroceria que não contam com os equipamentos aqui mencionados.

Destacando-se a instituição do seguro coletivo de vida, uma aspiração da categoria e medida de cunho social que não pode esperar, ante o momento que atravessa os grandes centros urbanos do país, com os constantes incêndios de ônibus e invasão de veículos por meliantes, em agravos sucessivos aos familiares de motoristas, cobradores e despachantes.

Estaremos assim atingindo três objetivos fundamentais: melhoria do trânsito, principalmente nos grandes centros urbanos, com as novas condições de trabalho conferida aos motoristas, valorização profissional do rodoviário que passa a ter um seguro de vida e conforto e segurança aos passageiros.

Já havíamos apresentado em 1997 Projeto de Lei n.º 3.933, que, no entanto, não estabelecia o seguro coletivo de vida.

Estas, Senhor Presidente, as razões que justificam o encaminhamento do projeto de lei que ora submeto à elevada consideração de Vossa Excelência e demais pares desta Casa Legislativa.

Sala das Sessões, 6 de fevereiro de 2007.

JOSÉ CHAVES
Deputado Federal

PROJETO DE LEI N.º 1.459, DE 2007

(Do Sr. Dr. Talmir)

Modifica a Seção XIV, do Capítulo I, Título III, da CLT, que dispõe sobre a jornada de trabalho dos motoristas de transporte rodoviário de passageiros e de cargas em todo o território nacional e acrescenta a seção XV, e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1386/2003.

Congresso Nacional decreta:

art. º 1 º o Capítulo I, do Título III das Consolidações das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei n. 5,452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com as seguintes modificações e alterações:

SEÇÃO XIV

DOS CONDUTORES DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS E CARGAS

ART. 351 – REVOGADO

art. 351 – A- Os condutores de transportes rodoviários de passageiros e cargas, terão uma jornada com duração de trabalho normal de 07 (sete) horas diárias e 42 (quarenta e duas) horas semanais.

I - A jornada normal de trabalho será compreendida entre 05:00 (cinco) h e 00:00 horas, assegurando-se aos condutores, no horário diário, um intervalo de uma hora para alimentação.

II - Será admitida a prorrogação da jornada de trabalho em (02) horas diárias, pagando-lhe a empresa o tempo excedente com acréscimo de 50% (cinquenta por cento) sobre o salário-hora normal.

Paragrafo Único - Em caso de cargas perecíveis que não podem esperar para o descarregamento é obrigatória a presença de dois motoristas em turnos de revezamento e, somente neste caso será permitida a jornada de trabalho compreendida entre 00:00 horas e 05:00 (cinco) horas da manhã.

SEÇÃO XV

DAS PENALIDADES

Art. 351 – B - Os infratores dos dispositivos do presente Capítulo incorrerão na multa de 3 (três) a 300 (trezentos) valores-de-referência regionais segundo a natureza da infração, sua extensão e a intenção de quem a praticou, aplicada em dobro no caso de reincidência, oposição à fiscalização ou desacato à autoridade.

Parágrafo único. São competentes para impor penalidades as autoridades de primeira instância incumbidas da fiscalização dos preceitos constantes do presente Capítulo.

Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Visa essa lei a diminuição de acidentes nas rodovias de todo o país e a conseqüente redução da fadiga e do stress, que são as causas da maioria dos acidentes envolvendo caminhoneiros.

O horário noturno é onde ocorre o maior número de acidentes que envolve essa classe, porquanto a falta de descanso noturno e uso de entorpecentes e bebidas alcoólicas que é utilizado para driblar o sono acaba surtindo efeito contrário, acarretando na diminuição de reflexos e por conseguinte as imprudências nas estradas, vale ressaltar também a velocidade interposta pelos motoristas na pressa de chegar rápido em casa ou a um posto mais próximo por causa da sonolência.

Segundo pesquisa do Instituto de Pesquisas Econômicas e Aplicadas (Ipea), divulgada em outubro de 2006, calcula-se que os acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras geram um custo de R\$ 24,6 bilhões ao país por ano, incluindo perda de veículos, gastos com hospitais e funerários.

Estatísticas essas que podem ser diminuídas drasticamente com a presente medida.

Outro ponto importante a ser destacado é a saúde dos condutores que em sua maioria possui problemas cardíacos e hipertensão arterial, pelo exaustivo trabalho despendido, em jornadas que ultrapassam a capacidade humana.

Sala das Sessões, em 3 de julho de 2007

DR. TALMIR RODRIGUES
DEPUTADO FEDERAL - PV/SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

.....

TÍTULO III DAS NORMAS ESPECIAIS DE TUTELA DO TRABALHO

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES ESPECIAIS SOBRE DURAÇÃO E CONDIÇÕES DE TRABALHO

Seção XIV **Das Penalidades**

Art. 351. Os infratores dos dispositivos do presente capítulo incorrerão na multa de cinquenta a cinco mil cruzeiros, segundo a natureza da infração, sua extensão e a intenção de quem a praticou, aplicada em dobro no caso de reincidência, oposição à fiscalização ou desacato à autoridade.

Parágrafo único. São competentes para impor penalidades as autoridades de primeira instância incumbidas de fiscalização dos preceitos constantes do presente Capítulo.

CAPÍTULO II **DA NACIONALIZAÇÃO DO TRABALHO**

Seção I **Da Proporcionalidade de Empregados Brasileiros**

Art. 352. As empresas, individuais ou coletivas, que explorem serviços públicos dados em concessão, ou que exerçam atividades industriais ou comerciais, são obrigadas a manter, no quadro do seu pessoal, quando composto de 3 (três) ou mais empregados, uma proporção de brasileiros não inferior à estabelecida no presente Capítulo.

§ 1º Sob a denominação geral de atividades industriais e comerciais compreendem-se, além de outras que venham a ser determinadas em portaria do Ministro do Trabalho, as exercidas:

- a) nos estabelecimentos industriais em geral;
- b) nos serviços de comunicações, de transportes terrestres, marítimos, fluviais, lacustres e aéreos;
- c) nas garagens, oficinas de reparos e postos de abastecimento de automóveis e nas cocheiras;
- d) na indústria de pesca;
- e) nos estabelecimentos comerciais em geral;
- f) nos escritórios comerciais em geral;
- g) nos estabelecimentos bancários, ou de economia coletiva, nas empresas de seguros e nas de capitalização;
- h) nos estabelecimentos jornalísticos, de publicidade e de radiodifusão;
- i) nos estabelecimentos de ensino remunerado, excluídos os que neles trabalhem por força de voto religioso;
- j) nas drogarias e farmácias;
- k) nos salões de barbeiro ou cabeleireiro e de beleza;
- l) nos estabelecimentos de diversões públicas, excluídos os elencos teatrais, e nos clubes esportivos;
- m) nos hotéis, restaurantes, bares e estabelecimentos congêneres;
- n) nos estabelecimentos hospitalares e fisioterápicos cujos serviços sejam remunerados, excluídos os que neles trabalhem por força de voto religioso;
- o) nas empresas de mineração;
- p) nas autarquias, empresas públicas, sociedades de economia mista e demais órgãos da Administração Pública, direta ou indireta, por empregados sujeitos ao regime da CLT.

§ 2º Não se acham sujeitas às obrigações da proporcionalidade as indústrias rurais, as que, em zona agrícola, se destinem ao beneficiamento ou transformação de produtos da região e as atividades industriais de natureza extrativa, salvo a mineração.

PROJETO DE LEI N.º 1.612, DE 2007

(Do Sr. Magela)

Dispõe sobre a concessão de aposentadoria especial aos 25 anos de serviços prestados pelos motoristas de transporte coletivo urbano e interurbano e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-1113/1988.

O Congresso Nacional decreta:

Art. - 1º – *Farão jus à aposentadoria especial aos 25 (vinte e cinco) anos de efetivos serviços prestados, os profissionais de transportes coletivos urbanos e interurbanos.*

Art. - 2º - *O direito que trata o artigo 1º aplica-se, igualmente, ao cobrador de transportes coletivos urbanos e interurbanos, em que tenha comprovadamente a sua saúde física ou mental sido agravada ou comprometida pelas condições do trabalho exercido.*

Art. 4º – *Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação*

JUSTIFICATIVA

Uma das categorias profissionais que mais tem sofrido os impactos negativos de um já caótico e desorganizado trânsito, tanto nas rodovias federais e estaduais quanto nos centros urbanos, são os motoristas e cobradores dos transportes coletivos urbanos e interurbanos. Por isto, e diante das situações de estresse e do desgaste físico e emocional que o exercício desta profissão provoca nesses profissionais, não tenho dúvida em afirmar que as profissões de motorista e cobrador de transportes urbanos e interurbanos, estão entre as profissões que têm uma das mais baixa qualidade de vida no Brasil.

O perigo a que são submetidos é constante, tanto nas vias públicas das concentrações urbanas quanto nas rodovias de um modo em geral. Para isto, basta ver as manchetes de jornais que constantemente têm mostrado os inúmeros acidentes de trânsito e que, segundo estatísticas, têm matado mais do que muitas doenças. Outra situação que também tem contribuído para a degradação física e emocional destes profissionais é a sua jornada de trabalho. Para garantir o sustento seu e da sua família,

estes profissionais se submetem a longas e estressantes jornadas de trabalho, sem contar que em muitas localidades brasileiras, estes profissionais estão sujeitos a constantes assaltos a mão armada e, em muitos casos, são assassinados durante o exercício desta profissão.

Portanto, urge que se faça justiça a esta categoria profissional já tão desgastada, tanto pela precariedade das condições de trabalho em que operam quanto pelo desgaste que naturalmente esta profissão provoca. Sendo assim, e considerando o importante fato que esses profissionais transportam vidas humanas, é justo que seja assegurada a esta sofrida categoria, o direito à aposentadoria por 25 (vinte e cinco) anos de trabalho prestados. Pelas razões expostas, contamos com a colaboração dos ilustres parlamentares para a aprovação do presente projeto ora apresentado.

Sala das Sessões, em 12 de julho de 2007.

Geraldo Magela
PT/DF

PROJETO DE LEI N.º 1.926, DE 2007

(Do Sr. William Woo)

Dispõe sobre a instalação de detector de metais em veículos utilizados no transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-63/2007.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º As empresas de transportes ficam autorizadas a instalar equipamento detector de metais, fixo ou portátil, em todos os veículos destinados ao transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros.

Art. 2º A operação do equipamento deverá ficar a cargo de funcionário da empresa, após ter concluído treinamento específico para tal fim.

§1º Cabe ao operador do equipamento a discricionariedade acerca de quais passageiros deverão passar pelo detector de metais, juntamente com sua bagagem de mão.

§2º Em caso de ser indicada a presença de material metálico pelo detector, o passageiro deverá, a pedido do operador do equipamento, exibi-lo ao operador, de forma a demonstrar não se tratar de arma branca ou de fogo.

Art. 3º Não será permitido o embarque de passageiro portando qualquer tipo de arma consigo, bem como daquele que, convidado a passar pelo detector de metais pelo operador do equipamento, se recuse a fazê-lo.

§1º Excetuam-se do disposto no *caput* as autoridades policiais devidamente identificadas e os casos de impedimento médico, comprovado na forma da regulamentação em vigor.

§2º O passageiro que quiser viajar com suas armas deverá informar, antecipadamente ao embarque, a empresa de transporte para que esta providencie compartimento especial destinado ao transporte de armas.

Art. 4º As especificações dos aparelhos detectores de metais, bem como sua forma de uso, deverão ser regulamentadas pelos órgãos federais competentes.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Atualmente, a violência se espalha com cada vez maior intensidade pelos diversos aspectos de nossa sociedade. Um dos setores que, ultimamente, tem sido mais afetado é o setor de transportes, sendo cada vez mais frequentes os assaltos a ônibus durante seu trajeto, principalmente no período noturno e em regiões de menor movimento.

Geralmente, as ações dos bandidos envolvem o embarque normal no veículo, como se fossem passageiros comuns. Contudo, em determinado trecho de maior vulnerabilidade e muitas vezes com o apoio de outros criminosos que fazem tocaia no local, os supostos passageiros anunciam o assalto, fazendo os membros da tripulação e os passageiros de reféns. Em seguida, obviamente, os assaltantes roubam tudo que lhes interessar, chegando, em muitos casos, até mesmo ao extremo de ferir ou arrancar as vidas de vítimas no veículo.

Tendo em vista a vulnerabilidade em que se encontram os ônibus interestaduais em diversos trechos de seus trajetos, este Projeto de Lei pretende ajudar a combater as práticas delituosas anteriormente referidas, permitindo que as empresas de transporte instalem detectores de metais em seus veículos de transporte interestadual coletivo

de passageiros. Dessa forma, pretende-se aumentar a segurança de tais veículos impedindo que bandidos armados tenham acesso aos veículos.

Obviamente, há que se fazer exceções para o caso de policiais devidamente identificados, que necessitam portar a arma para exercer seu trabalho, e também para o caso de pessoas que, por questões de saúde, não possam passar pelo detector de metais, como é o caso dos usuários de marcapasso.

Pelas razões expostas, solicitamos aos nobres Pares o devido apoio para a discussão do tema e para a aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 30 de agosto de 2007.

Deputado WILLIAM WOO

PROJETO DE LEI N.º 3.029, DE 2008

(Do Sr. Vital do Rêgo Filho)

Altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre as condições de trabalho dos caminhoneiros.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1386/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 2003, passa a vigor acrescido da seguinte Seção XIII-A:

SEÇÃO XIII-A **Dos Caminhoneiros**

Art. 236-A. Para o fins desta Seção, caminhoneiro é o motorista com vínculo de emprego habilitado a dirigir veículos denominados caminhões, conforme caracterizado pela legislação de trânsito em vigor, que efetue, com habitualidade, deslocamento para transporte entre municípios, estados ou para fora do território nacional.

Art. 236-B. A cada duas horas de efetiva condução do veículo, o caminhoneiro fará jus a uma pausa de quinze minutos para descanso, computada na duração normal de trabalho efetivo.

Art. 236-C. O período máximo de condução contínua do veículo poderá estender-se, em caso de necessidade, para atender às peculiaridades da viagem, da carga ou da rodovia, até o limite de quatro horas.

Parágrafo único. Ocorrendo a extensão prevista no *caput*, o caminhoneiro fará jus à pausa para descanso, acrescida dos minutos proporcionais ao tempo de direção contínua que excedeu o limite regulamentar.

Art. 236-D. Em um período de vinte e quatro horas, é obrigatório o intervalo ininterrupto de doze horas para descanso.

Parágrafo único. Computar-se-ão na jornada normal do caminhoneiro, além do período de condução efetiva, as pausas para descanso e o tempo à disposição do empregador.

Art. 236-E. Aplica-se ao regime de trabalho do caminhoneiro os preceitos relativos à duração da jornada previstos no Capítulo II do Título II dessa Consolidação.

Art. 236-F. Compete ao empregador exercer o controle da jornada do caminhoneiro e o planejamento das rotas e das viagens, de modo a favorecer o cumprimento das disposições previstas nesta Seção.

Art. 236-G. O controle da jornada será feito por meio de ficha ou papeleta de controle de horário externo, devidamente preenchida com os horários de início e final da jornada e com a marcação das pausas para descanso, dos horários de intervalo para refeição e dos dados dos discos de tacógrafos identificados com a placa do veículo, a data e o nome do motorista, sem prejuízo de outros meios eletrônicos para acompanhamento do veículo.

Art. 236-H. Os discos de tacógrafos e as papeletas, devidamente rubricados pelo empregador e pelo caminhoneiro, serão conservados à disposição da fiscalização por pelo menos cinco anos.

Art. 236-I. As infrações às disposições desta Seção serão apenadas com multa de R\$ 1.000,00 (mil reais) para cada motorista irregular e para cada mês que não for adotado o sistema de fiscalização.

Art. 2º O Capítulo III da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigor acrescido do seguinte art. 59-A:

Art. 59-A. Os condutores de veículos de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas não poderão circular por rodovias

intermunicipais ou interestaduais de forma ininterrupta.

§1º Para os fins do *caput*, considera-se condução ininterrupta a inobservância das seguintes pausas:

I – trinta minutos a cada quatro horas de condução contínua;

II – onze horas a cada treze horas de condução, incluídas nesse intervalo as pausas previstas no inciso I

§2º O condutor do veículo deverá portar ficha ou papeleta individual de controle, devidamente preenchida com os horários de início e término da condução diária e com a marcação dos horários de pausa na condução.

Art. 3º O art. 187 do Capítulo XVI da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigor com a seguinte redação:

Art. 187. Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente ou conduzir o veículo de forma contínua por tempo superior ao permitido, sem a observância das pausas estabelecidas neste código. (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Recentemente, a Justiça do Trabalho de Mato Grosso, atendendo ao requerimento feito em ação civil pública impetrada pelo Ministério Público do Trabalho, determinou o controle de jornada dos caminhoneiros em todo o país, por meio de ficha de controle associada ao tacógrafo, aparelho que controla tempo e velocidade de pilotagem. A decisão foi concedida em caráter liminar e foi, posteriormente, cassada pelo Tribunal do Trabalho da respectiva região.

O episódio teve grande repercussão e, apesar de invalidada a decisão de primeira instância, a sentença deixou clara a importância que o tema tem. Tal importância decorre não só da necessidade de cumprir os princípios de proteção à higidez física e mental dos trabalhadores envolvidos na condução de veículos de cargas, como também envolve aspectos fundamentais para garantir a segurança no trânsito em nossas rodovias e para diminuir os números trágicos de mortos e feridos em acidentes nas nossas estradas.

A rotina de trabalho desenvolvida na condução de caminhões, além de incompatível com os graus mínimos de proteção do trabalho adotados pela Constituição Federal e pela CLT, está por trás das elevadas estatísticas de acidentes com caminhões e de uma sensível piora nas condições de saúde dos caminhoneiros.

São muitos, e assustadores, os casos de alcoolismo, depressão, doenças cardiovasculares, obesidade, dependência química, diabetes, entre outras doenças que acometem os trabalhadores da categoria, sejam autônomos, sejam empregados. Se nada for feito para enfrentar essa situação, o quadro só tende a piorar, com grande

prejuízo não só para os trabalhadores, como também para os demais usuários das rodovias, para as empresas e para os órgãos de saúde e de seguridade social. Trata-se de uma questão que interessa a todos.

Para enfrentar o problema, propomos o presente Projeto de Lei que altera a CLT para estabelecer parâmetros e formas de controle da jornada externa dos caminhoneiros. Como a CLT só alcança os caminhoneiros empregados, entendemos ser necessário criar, por meio de alteração no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, um balizamento próprio aplicável a todos os caminhões em circulação na rodovias brasileiras, atingindo, portanto, os caminhoneiros autônomos. As alterações propostas no CTB tipificam condutas exigidas dos caminhoneiros para circular nas rodovias, impondo-lhes um tempo máximo de condução contínua do veículo e pausas para descanso. Tal medida impõe também formas de controle da jornada do caminhoneiro e dá às autoridades de trânsito o instrumento necessário para fiscalizar o cumprimento das normas e aplicar sanções, se necessário.

Tendo em vista a importância social da matéria, rogamos aos nossos ilustres Pares o apoio necessário para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 17 de março de 2008.

Deputado VITAL DO RÊGO FILHO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

.....

TÍTULO III
DAS NORMAS ESPECIAIS DE TUTELA DO TRABALHO

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES ESPECIAIS SOBRE DURAÇÃO E CONDIÇÕES DE TRABALHO

.....

SEÇÃO V
Do Serviço Ferroviário

Art. 236. No serviço ferroviário - considerado este o de transporte em estradas de ferro abertas ao tráfego público, compreendendo a administração, construção, conservação e remoção das vias férreas e seus edifícios, obras-de-arte, material rodante, instalações complementares e acessórias, bem como o serviço de tráfego, de telegrafia, telefonia e funcionamento de todas as instalações ferroviárias - aplicam-se os preceitos especiais constantes desta Seção.

Art. 237. O pessoal a que se refere o artigo antecedente fica dividido nas seguintes categorias:

* Art. 237 com redação original, restabelecida pelo Decreto-Lei nº 5, de 04/04/1966.

- a) funcionários de alta administração, chefes e ajudantes de departamentos e seções, engenheiros residentes, chefes de depósito, inspetores e demais empregados que exercem funções administrativas ou fiscalizadoras;
- b) pessoal que trabalhe em lugares ou trechos determinados e cujas tarefas requeiram atenção constante; pessoal de escritório, turmas de conservação e construção da via permanente, oficinas e estações principais, inclusive os respectivos telegrafistas; pessoal de tração, lastro e revistadores;
- c) das equipagens de trens em geral;
- d) pessoal cujo serviço é de natureza intermitente ou de pouca intensidade, embora com permanência prolongada nos locais de trabalho; vigias e pessoal das estações do interior, inclusive os respectivos telegrafistas.

SEÇÃO XIII

Dos Químicos

Art. 325. É livre o exercício da profissão de químico em todo o território da República, observadas as condições de capacidade técnica e outras exigências previstas na presente Seção:

- a) aos possuidores de diploma de químico, químico industrial, químico industrial agrícola ou engenheiro químico, concedido, no Brasil, por escola oficial ou oficialmente reconhecida;
- b) aos diplomados em química por instituto estrangeiro de ensino superior, que tenham, de acordo com a lei e a partir de 14 de julho de 1934, revalidado os seus diplomas;
- c) aos que, ao tempo da publicação do Decreto 24.693, de 12 de julho de 1934, se achavam no exercício efetivo de função pública ou particular, para a qual seja exigida a qualidade de químico, e que tenham requerido o respectivo registro até a extinção do prazo fixado pelo Decreto-lei 2.298, de 10 de julho de 1940.

§ 1º Aos profissionais incluídos na alínea c deste artigo, se dará, para os efeitos da presente Seção, a denominação de "licenciados".

§ 2º O livre exercício da profissão de que trata o presente artigo só é permitido a estrangeiros, quando compreendidos:

- a) nas alíneas a, b, independentemente de revalidação do diploma, se exerciam, legitimamente, na República, a profissão de químico quando da data da promulgação da Constituição de 1934;
- b) na alínea b, se a seu favor militar a existência de reciprocidade internacional, admitida em lei, para o reconhecimento dos respectivos diplomas;
- c) na alínea c, satisfeitas as condições nela estabelecidas.

§ 3º O livre exercício da profissão a brasileiros naturalizados está subordinado à prévia prestação do serviço militar, no Brasil.

§ 4º Só aos brasileiros natos é permitida a revalidação dos diplomas de químicos, expedidos por institutos estrangeiros de ensino superior.

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

CAPÍTULO III

DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

Art. 60. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I - vias urbanas:

- a) via de trânsito rápido;
- b) via arterial;
- c) via coletora;
- d) via local;

II - vias rurais:

- a) rodovias;
- b) estradas.

.....

CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

.....

Art. 187. Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente:

I - para todos os tipos de veículos:

Infração - média;

Penalidade - multa;

II - (Revogado pela Lei nº 9.602, de 21/01/1998).

Art. 188. Transitar ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito:

Infração - média;

Penalidade - multa.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.202, DE 2008

(Do Sr. André Vargas)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de detectores de metais nos terminais rodoviários.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-63/2007.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É obrigatória a instalação de detectores de metais nos pontos de acesso aos terminais rodoviários de linhas intermunicipais ou interestaduais.

Parágrafo único. Nos locais onde esses terminais rodoviários não tiverem isolamento completo, a área de embarque deverá ser isolada, devendo ser feita uma inspeção por meio de um detector de metais, no ponto de acesso a ela.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação

JUSTIFICAÇÃO

O ingresso de indivíduos armados em transportes coletivos intermunicipais e interestaduais, para promoverem assaltos durante as viagens, tem sido uma constante nos últimos anos.

Além de não serem poucas, em quantidade, as ocorrências desse tipo de evento sempre deixam marcas indeléveis nas pessoas. Quando essa modalidade de ação criminosa não resulta em ferimento ou morte, estupro ou atentados violentos ao pudor, a perda material se faz acompanhar, no mínimo, de forte trauma para todos os passageiros, vítimas do assalto.

Se não é possível impedir os assaltos que ocorrem ao longo do trajeto, feitos com a detenção do coletivo por meio de bloqueios na estrada ou pela abordagem de outros veículos, pelo menos, ao se instalar o detector de metal nos terminais rodoviários, se estará evitando que o assaltante já embarque no coletivo e impedindo que ele, de dentro do veículo, desvie sua rota, obrigando o motorista a retirá-lo da estrada para facilitar a ação criminosa da quadrilha.

Ciente de que, em algumas cidades pequenas, o terminal rodoviário não está instalado em um prédio cercado, sendo, às vezes, um simples estacionamento em uma via pública, se está prevendo que, nesse caso, a área de acesso ao ônibus seja isolada e o passageiro, antes de embarcar, seja objeto de revista eletrônica de metais, seja por meio de um equipamento fixo, seja por meio de um equipamento portátil de detecção de metais. Esse tipo de procedimento já é utilizado em aeroportos quando o detector de metal fixo acusa a presença de metal e não se consegue eliminar de imediato a causa (como, por exemplo, roupas com enfeites metálicos aplicados no tecido).

Certo de que os ilustres Pares entenderão a importância da medida ora proposta para a defesa dos usuários de transporte rodoviário, interurbano ou interestadual, espera-se contar com o apoio necessário para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 08 de abril de 2008.

DEPUTADO ANDRÉ VARGAS

PROJETO DE LEI N.º 4.632, DE 2009 **(Da Sra. Aline Corrêa)**

Dispõe sobre sistema de detecção de metais em plataformas de embarque.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3202/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1 As concessionárias de serviço público interestadual e internacional de transporte terrestre de passageiros são obrigadas a manter e operar sistema de detecção de metais nos acessos de passageiros às plataformas de embarque.

Parágrafo único. Detetor portátil é de uso obrigatório nos veículos que realizam o transporte descrito no *caput*, de modo a prevenir o embarque em pontos desprovidos do sistema de detecção de metais.

Art. 2 Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Observa-se a grande vulnerabilidade dos passageiros dos ônibus em trajetos interestaduais e, mesmo internacionais, sendo freqüente o embarque de delinqüentes armados, travestidos de passageiros, sem qualquer controle do que conduzem junto ao corpo, nas bolsas, mochilas e malas.

Nesse sentido, há de se fazer escola com o que hoje existe nos aeroportos de todo o País, após episódios de seqüestros de aviões por terroristas, delinqüentes comuns ou por pessoas mentalmente desequilibradas, no Brasil e no exterior.

No Brasil, especificamente, são exemplares os episódios dos seqüestros para Cuba de um Caravelle da Cruzeiro do Sul, em 1969, e de um Airbus da Varig-Cruzeiro, em 1984, e, em particular, em julho de 1970, a tentativa de seqüestro para Cuba de um avião da Cruzeiro do Sul por quatro terroristas, ocasião em que uma mulher, **simulando estar grávida, carregava armas escondidas no corpo e um homem levava uma arma no sapato.**

Desde então, medidas de segurança foram sendo implementadas nos aeroportos do mundo inteiro, prevenindo, pelo uso de detectores de metais, o embarque de passageiros armados.

Evidentemente que não custa transplantar para outros meios de transporte, inclusive o terrestre, a experiência exitosa que se teve com a segurança da aviação comercial.

Em função do teor da proposição ora apresentada e da justificação que a ela se segue, esperamos contar com o apoio dos nobres Parlamentares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 10 de fevereiro de 2009.

Deputada ALINE CORRÊA

PROJETO DE LEI N.º 4.759, DE 2009

(Do Sr. Zé Vieira)

Estabelece condições de trabalho para os condutores de veículo de transporte de carga.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1386/2003.

Art. 1º. Esta Lei altera Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre as condições de trabalho dos condutores de veículo de transporte de carga no território brasileiro.

Art. 2º. O Capítulo I, do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescida da seguinte seção:

“SEÇÃO XIV – DOS CONDUTORES DE VEÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 350-A. Para os fins desta Lei, considera-se condutor de veículo de transporte de carga aquele devidamente habilitado para conduzir veículos motorizados utilizados no transporte de carga intermunicipal, interestadual e internacional, cujo peso bruto total do veículo seja igual ou superior a três mil e quinhentos quilogramas.

Art. 350-B. A jornada diária de trabalho do condutor de veículo de transporte de carga não poderá exceder a dez horas.

Parágrafo único. A jornada diária de trabalho é composta dos seguintes períodos:

- I. período de condução efetiva;
- II. período destinado ao abastecimento do veículo por combustível;
- III. período de descanso, previsto no inciso I, do art. 350-C;
- IV. período destinado ao almoço, previsto no inciso II, do art. 350-C, e
- V. tempo à disposição do empregador.

Art. 350-C. É assegurado ao condutor de veículo de transporte de carga:

- I. período de dez minutos de descanso, a cada três horas consecutivas de direção;
- II. período de quarenta e cinco minutos para almoço;
- III. ajuda de custo, quando a empresa não oferecer alimentação e hospedagem;
- IV. seguro de vida e de acidentes pessoais custeados pelo empregador;

Art. 350-D. Quando a jornada total, para fins desta Seção, definida como o período estimado entre o início e ponto final de viagem, ultrapassar as 24 horas, as empresas transportadoras deverão ter para cada veículo, dois condutores, para fins de revezamento.

Art. 350-E. O controle da jornada será feito por meio de anotações em documento próprio, produzido pela empresa transportadora ou pela entidade de classe, obrigatoriamente constando os seguintes itens:

- I. modelo, tipo e placa do veículo;
- II. nome e número de registro da habilitação nacional de cada condutor do veículo;
- III. horários inicial e final das jornadas diária e total;
- IV. horários das pausas para descanso e alimentação;
- V. horários dos revezamentos entre condutores, quando houver, e
- VI. dados dos disco do Registrador Instantâneo Inalterável de Velocidade e Tempo

Parágrafo único. O documento previsto no caput será assinado pelo empregador e pelo condutor de veículo de transporte de carga e deverá ser conservado pelo período de cinco anos.

Art. 350-F. Aplica-se no que couber, o disposto nesta Seção, ao condutor de veículo de transporte de carga autônomo.

Art. 2º. O Capítulo III da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do seguinte art. 59-A:

Art. 59-A. Os condutores de veículos de carga com peso bruto total superior a três mil e quinhentos quilogramas não poderão circular por rodovias intermunicipais ou interestaduais de forma ininterrupta.

§1º. Para os fins do caput, considera-se condução ininterrupta a inobservância das

seguintes pausas:

- I. período de dez minutos de descanso, a cada três horas consecutivas de direção;
- II. período de quarenta e cinco minutos para almoço;

§2º. O condutor de veículo de transporte de carga deverá ter em seu poder documento próprio, produzido pela empresa transportadora ou pela entidade de classe, obrigatoriamente constando os seguintes itens:

modelo, tipo e placa do veículo;
 nome e número de registro da habilitação nacional de cada condutor do veículo;
 horários inicial e final das jornadas diária e total;
 horários das pausas para descanso e alimentação;
 horários dos revezamentos entre condutores, quando houver, e
 dados dos discos do Registrador Instantâneo Inalterável de Velocidade e Tempo.

Art. 3º. O Capítulo XV da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido dos seguintes artigos:

Art. 187-A. Conduzir o veículo de transporte de carga por tempo superior ao permitido, sem a observância das pausas previstas no artigo 59-A deste Código:

Infração - grave

Penalidade - multa

Art. 187-B. Conduzir o veículo de transporte de carga, sem portar o documento previsto no artigo 59-A, deste Código:

Infração - média

Penalidade - multa

Art. 4º. O art. 269 da Lei nº 9.503, de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

“Art. 269.....

§ 5º O teste a que se refere o inciso IX deste artigo deverá ser aplicado, semanalmente, em fiscalização de trânsito, por amostragem, em condutores de veículos de transporte de carga com peso bruto total igual ou acima de três mil e quinhentos quilogramas.

Art. 5º. Esta lei entra em vigor 90 (noventa) dias após sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Pesquisa feita pela Procuradoria de Justiça do Estado do Mato Grosso, divulgada em janeiro de 2008, revelou que para atender a uma jornada de trabalho, que muitas vezes passa de 16 horas por dia, 51% dos caminhoneiros que trafegam por aquela unidade da federação afirmaram que já se drogaram para permanecer acordado.

Ainda naquele ano, o então presidente do Sindicato dos Caminhoneiros de Porto Alegre (Sindicam), Marco Antônio Ferreira de Carvalho, afirmou que a excessiva carga horária de trabalho é um dos principais problemas enfrentados pelos motoristas e que para cumprirem o horário, muitas vezes de 17 a 18 horas seguidas dirigindo, os motoristas de caminhão e ônibus acabam recorrendo a remédios e comprometendo, assim, a própria segurança nas estradas.

Segundo esse sindicalista, para cumprir esse horário, o motorista acaba fazendo uso do "rebite", uma anfetamina que permite ao condutor ficar por um maior tempo acordado, mas que o deixa sem o necessário reflexo para dirigir.

Uma parte considerável dos acidentes de trânsito no Brasil decorre do fato de os condutores estarem alcoolizados ou sob efeito de entorpecentes – entre eles, o “rebite” – adotado por alguns motoristas no cumprimento de suas obrigações profissionais.

Dados colhidos do RENAEST - Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito - indicam que 53% dos acidentes envolvem caminhoneiros e entre as substâncias que alguns deles usam para evitar o sono ao volante estão as anfetaminas, a cocaína e até mesmo o crack.

Durante o ano de 2008, a Polícia Rodoviária Federal do Espírito Santo parou caminhoneiros na estrada e pediu para que eles fizessem exames de urina. O resultado foi alarmante - um em cada três motoristas dirigia naquele momento sob o efeito de drogas como maconha e cocaína.

Para reverter esse quadro, é necessária a adoção de medidas adequadas e rigorosas, mas principalmente permanente.

Reconhecemos o empenho inicial das autoridades policiais, em especial da Polícia Rodoviária Federal quando da entrada em vigor da conhecida Lei Seca, em 2008, na fiscalização a todos os motoristas quanto ao uso do álcool, o que produziu uma redução significativa no número de acidentes tanto nas cidades quanto nas estradas. Mas bastou uma redução no número das operações para que esse número voltasse a crescer.

A segurança foi exatamente o propósito do Fórum Volvo de Segurança no Trânsito 2007, voltado para o transporte de carga. Estima-se que os acidentes envolvendo caminhões gerem prejuízos anuais para governo e empresas da ordem de R\$ 22 bilhões

Diante desse quadro, somos levados a apresentar, esta proposta que visa alterar a Consolidação das Leis do Trabalho e o Código de Trânsito Brasileiro.

Ao propormos alterar a Consolidação das Leis do Trabalho, pretendemos regular a atividade do condutor de veículo de transporte de carga no território brasileiro, estabelecendo limites para a jornada diária, período de descanso, revezamento entre os condutores, ajuda de custo e seguro de vida em caso de acidentes.

Ao propormos alterar o Código de Trânsito Brasileiro, pretendemos garantir uma efetiva fiscalização aos condutores de veículos de transporte de carga quanto ao uso de álcool ou de outra substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica, além de contribuir para que sejam efetivamente cumpridas as medidas necessárias para o seguro desempenho por parte desses profissionais.

Essas alterações, que melhoram a qualidade de vida dos nossos condutores de veículos de carga, certamente contribuirão para a diminuição no número de acidentes, reduzindo o número de mortos e feridos em nossas estradas e conseqüentemente os custos com atendimento médicos, internações hospitalares e pagamento de seguros. Por isso, conto com a aprovação dos nobres colegas parlamentares.

Sala das Sessões, em 03 de março de 2009.

DEPUTADO ZÉ VIEIRA

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

.....
**TÍTULO III
DAS NORMAS ESPECIAIS DE TUTELA DO TRABALHO**

**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES ESPECIAIS SOBRE DURAÇÃO E CONDIÇÕES DE TRABALHO**

.....
Seção XIII

Dos Químicos

Art. 325. É livre o exercício da profissão de químico em todo o território da República, observadas as condições de capacidade técnica e outras exigências previstas na presente Seção:

- a) aos possuidores de diploma de químico, químico industrial, químico industrial agrícola ou engenheiro químico, concedido, no Brasil, por escola oficial ou oficialmente reconhecida;
- b) aos diplomados em química por instituto estrangeiro de ensino superior, que tenham, de acordo com a lei e a partir de 14 de julho de 1934, revalidado os seus diplomas;
- c) aos que, ao tempo da publicação do Decreto 24.693, de 12 de julho de 1934, se achavam no exercício efetivo de função pública ou particular, para a qual seja exigida a qualidade de químico, e que tenham requerido o respectivo registro até a extinção do prazo fixado pelo Decreto-Lei n° 2.298, de 10 de junho de 1940.

§ 1º Aos profissionais incluídos na alínea “c” deste artigo, se dará, para os efeitos da presente Seção, a denominação de “licenciados”.

§ 2º O livre exercício da profissão de que trata o presente artigo só é permitido a estrangeiros, quando compreendidos:

- a) nas alíneas “a” e “b”, independentemente de revalidação do diploma, se exerciam, legitimamente na República, a profissão de químico à data da promulgação da Constituição de 1934;
- b) na alínea “b”, se a seu favor militar a existência de reciprocidade internacional, admitida em lei, para o reconhecimento dos respectivos diplomas;
- c) na alínea “c”, satisfeitas as condições nela estabelecidas.

§ 3º O livre exercício da profissão a brasileiros naturalizados está subordinado à prévia prestação do serviço militar, no Brasil.

§ 4º Só aos brasileiros natos é permitida a revalidação dos diplomas de químicos, expedidos por institutos estrangeiros de ensino superior. ([Vide Lei nº 6.192, de 19/12/1974](#))

Art. 326. Todo aquele que exercer ou pretender exercer as funções de químico, é obrigado ao uso da Carteira de Trabalho e Previdência Social, devendo os profissionais, que se encontrarem nas condições das alíneas “a” e “b” do art. 325, registrar os seus diplomas de acordo com a legislação vigente. ([“Caput” do artigo com redação dada pelo Decreto-Lei nº 926, de 10/10/1969](#))

§ 1º A requisição de Carteiras de Trabalho e Previdência Social para uso dos químicos, além do disposto no capítulo “Da Identificação Profissional”, somente será processada mediante apresentação dos seguintes documentos que provem: ([Parágrafo com redação dada pelo Decreto-Lei nº 926, de 10/10/1969](#))

- a) ser o requerente brasileiro, nato ou naturalizado, ou estrangeiro; ([Vide Lei nº 6.192, de 19/12/1974](#))
- b) estar, se for brasileiro, de posse dos direitos civis e políticos;
- c) ter diploma de químico, químico industrial, químico industrial agrícola, ou engenheiro químico, expedido por escola superior oficial ou oficializada;
- d) ter, se diplomado estrangeiro, o respectivo diploma revalidado nos termos da lei;
- e) haver, o que for brasileiro naturalizado, prestado serviço militar no Brasil;
- f) achar-se, o estrangeiro, ao ser promulgada a Constituição de 1934, exercendo legitimamente, na República, a profissão de químico, ou concorrer a seu favor a existência de reciprocidade internacional, admitida em lei, para o reconhecimento dos diplomas dessa especialidade.

§ 2º A requisição de que trata o parágrafo anterior deve ser acompanhada:

- a) do diploma devidamente autenticado, no caso da alínea “b” do artigo precedente, e com as firmas reconhecidas no país de origem e na Secretaria de Estado das Relações Exteriores, ou da respectiva certidão, bem como do título de revalidação, ou certidão respectiva, de acordo com a legislação em vigor;

b) do certificado ou atestado comprobatório de se achar o requerente, na hipótese da alínea “c” do referido artigo, ao tempo da publicação do Decreto n. 24.693, de 12 de julho de 1934, no exercício efetivo de função pública, ou particular, para a qual seja exigida a qualidade de químico, devendo esses documentos ser autenticados pelo Delegado Regional do Trabalho, quando se referirem a requerentes moradores nas capitais dos Estados, ou coletor federal, no caso de residirem os interessados os municípios do interior;

c) de três exemplares de fotografia exigida pelo artigo 329 e de uma folha com as declarações que devam ser lançadas na Carteira de Trabalho e Previdência Social, de conformidade com o disposto nas alíneas do mesmo artigo e seu parágrafo único. [*\(Expressão “carteira profissional” alterada pelo Decreto-Lei nº 926, de 10/10/1969\)*](#)

§ 3º Reconhecida a validade dos documentos apresentados, o Serviço de Identificação Profissional do Departamento Nacional do Trabalho, no Distrito Federal, ou os órgãos regionais do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, nos Estados e no Território do Acre, registrarão, em livros próprios, os documentos a que se refere a alínea “c” do § 1º e, juntamente com a Carteira de Trabalho e Previdência Social emitida, os devolverão ao interessado. [*\(Expressão “carteira profissional” alterada pelo Decreto-Lei nº 926, de 10/10/1969\)*](#)

Art. 327. Além dos emolumentos fixados no Capítulo “Da Identificação Profissional”, o registro do diploma fica sujeito à taxa de 30 cruzeiros.

Art. 328. Só poderão ser admitidos a registro os diplomas, certificados de diplomas, cargas e outros títulos, bem como atestados e certificados que estiverem na devida forma e cujas firmas hajam sido regularmente reconhecidas por tabelião público e, sendo estrangeiros, pela Secretaria do Estado das Relações Exteriores, acompanhados estes últimos da respectiva tradução, feita por intérprete comercial brasileiro.

Parágrafo único. O Departamento Nacional do Trabalho e as Delegacias Regionais do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, nos Estados, publicarão, periodicamente, a lista dos químicos registrados na forma desta Seção.

Art. 329. A cada inscrito, e como documento comprobatório do registro, será fornecida pelo Departamento Nacional do Trabalho, no Distrito Federal, ou pelas Delegacias Regionais, nos Estados e no Território do Acre, uma Carteira de Trabalho e Previdência Social numerada, que, além da fotografia, medindo 3 (três) por 4 (quatro) centímetros, tirada de frente, com a cabeça descoberta, e das impressões do polegar, conterá as declarações seguintes: [*\(Expressão “carteira profissional” alterada pelo Decreto-Lei nº 926, de 10/10/1969\)*](#)

- a) o nome por extenso;
- b) a nacionalidade e, se estrangeiro, a circunstância de ser ou não naturalizado;
- c) a data e lugar do nascimento;
- d) a denominação da escola em que houver feito o curso;
- e) a data da expedição do diploma e o número do registro no respectivo Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio;
- f) a data da revalidação do diploma, se de instituto estrangeiro;
- g) a especificação, inclusive data, de outro título ou títulos de habilitação;
- h) a assinatura do inscrito.

Parágrafo único. A carteira destinada aos profissionais a que se refere o § 1º do art. 325 deverá, em vez das declarações indicadas nas alíneas “d”, “e” e “f” deste artigo, e além do título - licenciado - posto em destaque, conter a menção do título de nomeação ou admissão e respectiva data, se funcionário público, ou do atestado relativo ao exercício, na qualidade de químico, de um cargo em empresa particular, com designação desta e da data inicial do exercício.

Art. 330. A Carteira de Trabalho e Previdência Social, expedida nos termos desta Seção, é obrigatória para o exercício da profissão, substitui em todos os casos o diploma ou título e servirá de carteira de identidade. [*\(Artigo com redação dada pelo Decreto-Lei nº 5.922, de 25/10/1943; expressão “carteira profissional” alterada pelo Decreto-Lei nº 926, de*](#)

10/10/1969)

Art. 331. Nenhuma autoridade poderá receber impostos relativos ao exercício profissional de químico, senão à vista da prova de que o interessado se acha registrado de acordo com a presente Seção, e essa prova será também exigida para a realização de concursos periciais e todos os outros atos oficiais que exijam capacidade técnica de químico.

Art. 332. Quem, mediante anúncios, placas, cartões comerciais ou outros meios capazes de ser identificados, se propuser ao exercício da química, em qualquer dos seus ramos, sem que esteja devidamente registrado, fica sujeito às penalidades aplicáveis ao exercício ilegal da profissão.

Art. 333. Os profissionais a que se referem os dispositivos anteriores só poderão exercer legalmente as funções de químicos depois de satisfazerem as obrigações constantes do art. 330 desta Seção.

Art. 334. O exercício da profissão de químico compreende:

- a) a fabricação de produtos e subprodutos químicos em seus diversos graus de pureza;
- b) a análise química, a elaboração de pareceres, atestados e projetos da especialidade e sua execução, perícia civil ou judiciária sobre essa matéria, a direção e a responsabilidade de laboratórios ou departamentos químicos, de indústrias e empresas comerciais;
- c) o magistério nas cadeiras de química dos cursos superiores especializados em química;
- d) a engenharia química.

§ 1º Aos químicos, químicos industriais e químicos industriais agrícolas que estejam nas condições estabelecidas no art. 325, alíneas “a” e “b”, compete o exercício das atividades definidas nos itens a, b e c deste artigo, sendo privativa dos engenheiros químicos a do item d.

§ 2º Aos que estiverem nas condições do art. 325, alíneas “a” e “b”, compete, como aos diplomados em medicina ou farmácia, as atividades definidas no art. 2º, alíneas “d”, “e” e “f” do Decreto nº 20.377, de 8 de setembro de 1931, cabendo aos agrônomos e engenheiros agrônomos as que se acham especificadas no art. 6º, alínea “h”, do Decreto nº 23.196, de 12 de outubro de 1933.

Art. 335. É obrigatória a admissão de químicos nos seguintes tipos de indústria:

- a) de fabricação de produtos químicos;
- b) que mantenham laboratório de controle químico;
- c) de fabricação de produtos industriais que são obtidos por meio de reações químicas dirigidas, tais como: cimento, açúcar e álcool, vidro, curtume, massas plásticas artificiais, explosivos, derivados de carvão ou de petróleo, refinação de óleos vegetais ou minerais, sabão, celulose e derivados.

Art. 336. No preenchimento de cargos públicos, para os quais se faz mister a qualidade de químico, ressalvadas as especializações referidas no § 2º do art. 334, a partir da data da publicação do Decreto nº 24.693, de 12 de julho de 1934, requer-se como condição essencial, que os candidatos previamente hajam satisfeito as exigências do art. 333 desta Seção.

Art. 337. Fazem fé pública os certificados de análises químicas, pareceres, atestados, laudos de perícias e projetos relativos a essa especialidade, assinados por profissionais que satisfaçam as condições estabelecidas nas alíneas “a” e “b” do art. 325.

Art. 338. É facultado aos químicos que satisfizerem as condições constantes do art. 325, alíneas “a” e “b”, o ensino da especialidade a que se dedicarem, nas escolas superiores, oficiais ou oficializadas.

Parágrafo único. Na hipótese de concurso para o provimento de cargo ou emprego público, os químicos a que este artigo se refere terão preferência, em igualdade de condições.

Art. 339. O nome do químico responsável pela fabricação dos produtos de uma fábrica, usina ou laboratório deverá figurar nos respectivos rótulos, faturas e anúncios, compreendida entre estes últimos a legenda impressa em cartas e sobrecartas.

Art. 340. Somente os químicos habilitados, nos termos do art. 325, alíneas “a” e “b”, poderão ser nomeados *ex officio* para os exames periciais de fábricas, laboratórios e usinas e de produtos

aí fabricados.

Parágrafo único. Não se acham compreendidos no artigo anterior os produtos farmacêuticos e os laboratórios de produtos farmacêuticos.

Art. 341. Cabe aos químicos habilitados, conforme estabelece o art. 325, alíneas “a” e “b”, a execução de todos os serviços que, não especificados no presente regulamento, exijam por sua natureza o conhecimento de química.

Art. 342. A fiscalização do exercício da profissão de químico incumbe ao Departamento Nacional do Trabalho no Distrito Federal e às autoridades regionais do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, nos Estados e Território do Acre.

Art. 343. São atribuições dos órgãos de fiscalização:

a) examinar os documentos exigidos para o registro profissional de que trata o art. 326 e seus parágrafos 1º e 2º e o art. 327, proceder à respectiva inscrição e indeferir o pedido dos interessados que não satisfizerem as exigências desta Seção;

b) registrar as comunicações e contratos, a que aludem o art. 350 e seus parágrafos, e dar as respectivas baixas;

c) verificar o exato cumprimento das disposições desta Seção, realizando as investigações que forem necessárias, bem como o exame dos arquivos, livros de escrituração, folhas de pagamento, contratos e outros documentos de uso de firmas ou empresas industriais ou comerciais, em cujos serviços tome parte 1 (um) ou mais profissionais que desempenhem função para a qual se deva exigir a qualidade de químico.

Art. 344. Aos sindicatos de químicos devidamente reconhecidos é facultado auxiliar a fiscalização, no tocante à observância da alínea “c” do artigo anterior.

Art. 345. Verificando-se, pelo Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, serem falsos os diplomas ou outros títulos dessa natureza, atestados, certificados e quaisquer documentos exibidos para os fins de que trata esta Seção, incorrerão os seus autores e cúmplices nas penalidades estabelecidas em lei.

Parágrafo único. A falsificação de diploma ou outros quaisquer títulos, uma vez verificada, será imediatamente comunicada ao Serviço de Identificação Profissional, do Departamento Nacional do Trabalho, remetendo-se-lhe os documentos falsificados, para instauração do processo que no caso couber.

Art. 346. Será suspenso do exercício de suas funções, independentemente de outras penas em que possa incorrer, o químico, inclusive o licenciado, que incidir em alguma das seguintes faltas:

a) revelar improbidade profissional, dar falso testemunho, quebrar o sigilo profissional e promover falsificações, referentes à prática de atos de que trata esta Seção;

b) concorrer com seus conhecimentos científicos para a prática de crime ou atentado contra a pátria, a ordem social ou a saúde pública;

c) deixar, no prazo marcado nesta Seção, de requerer a revalidação e registro do diploma estrangeiro, ou o seu registro profissional no respectivo Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio.

Parágrafo único. O tempo de suspensão a que alude este artigo variará entre 1 (um) mês e 1 (um) ano, a critério do Departamento Nacional do Trabalho, após processo regular, ressalvada a ação da justiça pública.

Art. 347. Àqueles que exercerem a profissão de químico sem ter preenchido as condições do art. 325 e suas alíneas, nem promovido o seu registro, nos termos do art. 326, incorrerão na multa de de 200 cruzeiros a 5.000 cruzeiros, que será elevada ao dobro, no caso de reincidência. [\(Vide art. 7º da Lei nº 6.986, de 13/4/1982\)](#)

Art. 348. Aos licenciados a que alude o § 1º do art. 325 poderão, por ato do Departamento Nacional do Trabalho, sujeito à aprovação do ministro, ser cassadas as garantias asseguradas por esta Seção, desde que interrompam, por motivo de falta prevista no art. 346, a função

pública ou particular em que se encontravam por ocasião da publicação do Decreto nº 24.693, de 12 de julho de 1934.

Art. 349. O número de químicos estrangeiros a serviço de particulares, empresas ou companhias não poderá exceder de 1/3 (um terço) ao dos profissionais brasileiros compreendidos nos respectivos quadros.

Art. 350. O químico que assumir a direção técnica ou cargo de químico de qualquer usina, fábrica, ou laboratório industrial ou de análise deverá, dentro de 24 (vinte e quatro) horas e por escrito, comunicar essa ocorrência ao órgão fiscalizador, contraindo, desde essa data, a responsabilidade da parte técnica referente à sua profissão, assim como a responsabilidade técnica dos produtos manufaturados.

§ 1º Firmando-se contrato entre o químico e o proprietário da usina, fábrica ou laboratório, será esse documento apresentado, dentro do prazo de 30 (trinta) dias, para registro, ao órgão fiscalizador.

§ 2º Comunicação idêntica à de que trata a primeira parte deste artigo fará o químico quando deixar a direção técnica ou o cargo de químico, em cujo exercício se encontrava, a fim de ressaltar a sua responsabilidade e fazer-se o cancelamento do contrato. Em caso de falência do estabelecimento, a comunicação será feita pela firma proprietária.

Seção XIV Das Penalidades

Art. 351. Os infratores dos dispositivos do presente capítulo incorrerão na multa de cinquenta a cinco mil cruzeiros, segundo a natureza da infração, sua extensão e a intenção de quem a praticou, aplicada em dobro no caso de reincidência, oposição à fiscalização ou desacato à autoridade.

Parágrafo único. São competentes para impor penalidades as autoridades de 1ª instância incumbidas da fiscalização dos preceitos constantes do presente capítulo. ([Vide art. 7º da Lei nº 6.986, de 13/4/1982](#))

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

CAPÍTULO III DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

Art. 60. As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I - vias urbanas:

- a) via de trânsito rápido;
- b) via arterial;
- c) via coletora;
- d) via local;

II - vias rurais:

- a) rodovias;
- b) estradas.

CAPÍTULO XV

DAS INFRAÇÕES

.....
 Art. 187. Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente:

I - para todos os tipos de veículos:

Infração - média;

Penalidade - multa;

II - (Revogado pela Lei nº 9.602, de 21/01/1998).

Art. 188. Transitar ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito:

Infração - média;

Penalidade - multa.

.....

CAPÍTULO XVII DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Art. 269. A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:

I - retenção do veículo;

II - remoção do veículo;

III - recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IV - recolhimento da Permissão para Dirigir;

V - recolhimento do Certificado de Registro;

VI - recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual;

VII - (VETADO)

VIII - transbordo do excesso de carga;

IX - realização de teste de dosagem de alcoolemia ou perícia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;

X - recolhimento de animais que se encontrem soltos nas vias e na faixa de domínio das vias de circulação, restituindo-os aos seus proprietários, após o pagamento de multas e encargos devidos.

XI - realização de exames de aptidão física, mental, de legislação, de prática de primeiros socorros e de direção veicular.

** Inciso acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/01/1998.*

§ 1º A ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas adotadas pelas autoridades de trânsito e seus agentes terão por objetivo prioritário a proteção à vida e à incolumidade física da pessoa.

§ 2º As medidas administrativas previstas neste artigo não elidem a aplicação das penalidades impostas por infrações estabelecidas neste Código, possuindo caráter complementar a estas.

§ 3º São documentos de habilitação a Carteira Nacional de Habilitação e a Permissão para Dirigir.

§ 4º Aplica-se aos animais recolhidos na forma do inciso X o disposto nos arts. 271 e 328, no que couber.

Art. 270. O veículo poderá ser retido nos casos expressos neste Código.

§ 1º Quando a irregularidade puder ser sanada no local da infração, o veículo será liberado tão logo seja regularizada a situação.

§ 2º Não sendo possível sanar a falha no local da infração, o veículo poderá ser retirado por condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra recibo, assinalando-se ao condutor prazo para sua regularização, para o que se considerará, desde logo, notificado.

§ 3º O Certificado de Licenciamento Anual será devolvido ao condutor no órgão ou entidade

aplicadores das medidas administrativas, tão logo o veículo seja apresentado à autoridade devidamente regularizado.

§ 4º Não se apresentando condutor habilitado no local da infração, o veículo será recolhido ao depósito, aplicando-se neste caso o disposto nos parágrafos do art. 262.

§ 5º A critério do agente, não se dará a retenção imediata, quando se tratar de veículo de transporte coletivo transportando passageiros ou veículo transportando produto perigoso ou perecível, desde que ofereça condições de segurança para circulação em via pública.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.105, DE 2009

(Do Sr. Tadeu Filippelli e outros)

Regulamenta a categoria profissional de motorista permissionário, concessionário, autorizatário e autônomo do transporte público regular ou alternativo, opcional, complementar e suplementar.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1113/1988.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituída a categoria profissional de motorista permissionário, concessionário, autorizatário e autônomo do transporte público coletivo, que preste serviço de forma regular ou alternativa, opcional, complementar e suplementar.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição justifica-se tendo em vista as diversas modalidades de Serviço de Transporte Público prestadas em todas as unidades da Federação, dificultando a compreensão de cada modalidade de transporte nos Estados, haja vista que, conforme previsto na Constituição Federal, a competência para organizar o transporte público é do Município.

Atualmente, as unidades da Federação organizam seu transporte sem atender a um padrão nacional, criando, assim, várias nomenclaturas, o que enseja a pulverização de uma categoria que, se organizada de forma adequada, certamente prestará um serviço de melhor qualidade aos passageiros de transporte coletivo.

Esta proposição vem em ao encontro dos anseios de uma categoria que já é

realidade em diversas unidades da Federação e que ocupa vários postos de trabalhos diretos e indiretos no sistema de transporte público.

Objetiva ainda a presente iniciativa a inserção dos prestadores de serviços públicos autônomos, que há muito clamam pelo reconhecimento de seus direitos e que até hoje não têm sua atividade laboral no transporte coletivo legalmente definida.

Nesse contexto, solicitamos aos nobres Pares a acolhida deste Projeto de Lei, em face de seu relevante interesse para toda a população da Republica Federativa do Brasil.

Sala das Sessões, em 24 de setembro de 2009.

Deputado TADEU FILIPPELLI
PMDB-DF

Apoioamento ao Projeto de Lei, que “Regulamenta a categoria profissional de motorista permissionário, concessionário, autorizatário e autônomo do transporte público regular ou alternativo, opcional, complementar e suplementar”.

PROJETO DE LEI N.º 7.512, DE 2010

(Da Sra. Thelma de Oliveira)

Altera a Consolidação da Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para dispor sobre as condições de trabalho do motorista de transporte coletivo urbano.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1113/1988.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O título III da Consolidação da Leis do Trabalho, passa a vigor acrescido da seguinte seção XIV-A

Seção XIV- A

Do motorista de transportes coletivos urbanos

Art. 350 –B Considera-se motorista, para os fins desta seção, o empregado condutor de veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de 20 (vinte) passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade

destes, transporte número menor.

Parágrafo único O disposto nesta seção aplica-se à condução do veículo de que trata o *caput* em deslocamentos dentro do mesmo município ou entre municípios contíguos.

Art. 350C O exercício da atividade de motorista de transporte coletivo obedecerá os requisitos previstos no Código Brasileiro de Trânsito e nos regulamentos baixados pelas autoridades de trânsito competentes.

Art.350D A jornada diária do motorista será de seis horas, não podendo ultrapassar trinta e seis horas semanais.

Art. 350 E O veículo entregue, pelo empregador, ao motorista para condução deverá ser equipado com equipamento eletrônico ou mecânico para controle da jornada., tais como dispositivo de monitoramento via satélite, tacógrafo, ficha ou papeleta.

Art. 350 F- O motorista deverá apresentar à autoridade de trânsito ou do trabalho, sempre que solicitado, atestado médicos individualizados, que comprove as condições de saúde física e mental, com validade máxima de 06 meses.

Parágrafo Único Compete ao empregador fornecer o atestado médico de que trata o *caput*, que deverá conter parecer clínico de profissional formado em psicologia.

Art. 2º O art. 193 da Consolidação das Leis do trabalho passa a vigor com a seguinte redação:

Art. . 193 - São consideradas atividades ou operações perigosas, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho, aquelas que, por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem o contato permanente com inflamáveis ou explosivos em condições de risco acentuado e a condução de veículos coletivos urbanos.

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

JUSTIFICAÇÃO

Os motoristas de transporte coletivo urbano enfrentam, diariamente, um número extraordinário de desafios na sua missão de mover as massas urbanas em meio ao tráfego caótico das grandes e médias cidades brasileiras.

As páginas dos jornais, constantemente, retratam acidentes envolvendo ônibus em nossas vias urbanas, Apesar da ausência de estudo estatístico nacional mais apurado, sabemos dos riscos do cansaço e da sonolência para o trânsito, não somente pelo sono, mas também por todas as exigências das empresas e das más condições de trabalho, causando conseqüente o aumento do risco de acidentes.

Conduzir por longas horas um veículo de transporte coletivo em nossas vias de circulação urbana, com trânsito cada vez mais conturbado e a ameaça de alguma violência sempre à espreita são uma grande fonte de *stress*, hipertensão, cardiopatia e de outras doenças.

Esses trabalhadores, responsáveis por, literalmente, fazer a cidade se mover, labutam em condições sabidamente adversas e desassistidos pelas empresas, que pouco se preocupam com a situação que seus empregados enfrentam.

Os motoristas são obrigados rigorosamente a dirigir veículos sem condições de trafegabilidade, com motores muito barulhentos, sofrendo pressões psicológicas para cumprimento dos horários, colocando em risco a vida das pessoas que fazem uso desse tipo de transporte. Além de estarem concentrados no trânsito, devem saber lidar com a superlotação que muitas vezes é imposta pelas próprias empresas, causando o descontentamento e revolta dos passageiros, que acabam descontando sua insatisfação nos motoristas.

Por todas essas razões entendemos que é muito importante regulamentar as condições de trabalho desse profissional no interesse não só da própria categoria como também no interesse da massa de passageiros que entregam suas vidas à perícia e ao comprometimento desses trabalhadores.

Em razão do exposto, pedimos aos nobres pares o apoio necessário para a aprovação da proposta.

Sala das Sessões, em 17 de junho de 2010.

Deputada Thelma de Oliveira

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

.....

TÍTULO II
DAS NORMAS GERAIS DE TUTELA DO TRABALHO

.....

CAPÍTULO V
DA SEGURANÇA E DA MEDICINA DO TRABALHO
(Capítulo com redação dada pela Lei nº 6.514, de 22/12/1977)

.....

**Seção XIII
Das Atividades Insalubres ou Perigosas**

.....

Art. 193. São consideradas atividades ou operações perigosas, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho, aquelas que, por sua natureza ou métodos de trabalho,

impliquem o contato permanente com inflamáveis ou explosivos em condições de risco acentuado.

§ 1º O trabalho em condições de periculosidade assegura ao empregado um adicional de 30% (trinta por cento) sobre o salário sem os acréscimos resultantes de gratificações, prêmios ou participações nos lucros da empresa.

§ 2º O empregado poderá optar pelo adicional de insalubridade que porventura lhe seja devido.

(Artigo com redação dada pela Lei nº 6.514, de 22/12/1977)

Art. 194. O direito do empregado ao adicional de insalubridade ou de periculosidade cessará com a eliminação do risco à sua saúde ou integridade física, nos termos desta Seção e das normas expedidas pelo Ministério do Trabalho. (Artigo com redação dada pela Lei nº 6.514, de 22/12/1977)

.....

TÍTULO III

DAS NORMAS ESPECIAIS DE TUTELA DO TRABALHO

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES ESPECIAIS SOBRE DURAÇÃO E CONDIÇÕES DE TRABALHO

.....

Seção XIII

Dos Químicos

.....

Art. 350. O químico que assumir a direção técnica ou cargo de químico de qualquer usina, fábrica, ou laboratório industrial ou de análise deverá, dentro de 24 (vinte e quatro) horas e por escrito, comunicar essa ocorrência ao órgão fiscalizador, contraindo, desde essa data, a responsabilidade da parte técnica referente à sua profissão, assim como a responsabilidade técnica dos produtos manufaturados.

§ 1º Firmando-se contrato entre o químico e o proprietário da usina, fábrica ou laboratório, será esse documento apresentado, dentro do prazo de 30 (trinta) dias, para registro, ao órgão fiscalizador.

§ 2º Comunicação idêntica à de que trata a primeira parte deste artigo fará o químico quando deixar a direção técnica ou o cargo de químico, em cujo exercício se encontrava, a fim de ressaltar a sua responsabilidade e fazer-se o cancelamento do contrato. Em caso de falência do estabelecimento, a comunicação será feita pela firma proprietária.

Seção XIV

Das Penalidades

Art. 351. Os infratores dos dispositivos do presente capítulo incorrerão na multa de cinquenta a cinco mil cruzeiros, segundo a natureza da infração, sua extensão e a intenção de quem a praticou, aplicada em dobro no caso de reincidência, oposição à fiscalização ou desacato à autoridade.

Parágrafo único. São competentes para impor penalidades as autoridades de 1ª instância incumbidas da fiscalização dos preceitos constantes do presente capítulo.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 7.734, DE 2010

(Do Sr. José Chaves)

Dispõe sobre a concessão de aposentadoria especial aos 25 anos de contribuição previdenciária aos empregados de transporte coletivo urbano e interurbano, e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1113/1988.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Farão jus à aposentadoria especial aos vinte e cinco (25) anos de efetivos serviços prestados e recolhimento previdenciário os empregados, motoristas e cobradores das empresas de transporte coletivo urbano e interurbano, concessionárias ou permissionárias desse serviço público.

Art. 2º Os empregados abrangidos pelo regime previdenciário especial de que trata esta lei serão aposentados:

I – considerando o tempo integral de contribuição nos casos de invalidez permanente decorrente de acidente em serviço, moléstia profissional ou doença grave, contagiosa ou incurável, na forma da lei;

II – proporcionalmente ao completar efetivamente vinte e cinco (25) anos de serviço;

III – Compulsoriamente, aos sessenta (60) anos de idade, com proventos proporcionais ao tempo de contribuição.

Art. 3º Lei disporá sobre a concessão do benefício especial de pensão por morte.

Art. 4º É assegurado o reajustamento dos benefícios para preservá-los, em caráter permanente, o valor real, conforme critérios estabelecidos em lei.

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Dispõe o Art. 201 da Constituição Federal que é vedada a adoção de requisitos e critérios diferenciados para a concessão de aposentadoria aos beneficiários do regime geral de previdência social, ressalvados os casos de atividades exercidas sob condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade, e quando se tratar de segurados portadores de deficiência.

O texto constitucional no §8º do referido art. 201 já excluiu da regra geral os professores, conforme transcrevemos:

“§8º os requisitos a que se refere o inciso I do parágrafo anterior serão reduzidos em cinco anos, para o professor que comprove exclusivamente tempo de efetivo exercício das funções de magistério na educação infantil e no ensino fundamental e médio”.

Diversas outras categorias profissionais, como a aviação civil, marinha mercante, empregados da Petrobras em plataformas marinhas, etc, possuem aposentadoria compatível com o risco, o

desgaste físico, a pressão e o estresse das atividades laborais que desempenham - ou seja, um menor tempo de contribuição.

Ora, uma das atividades profissionais que mais tem sofrido os impactos negativos sobre a saúde, em decorrência do gigantesco trânsito que, caótico e desorganizado, maltrata e embrutece a população das regiões metropolitanas do País e as rodovias públicas, é sem dúvida a dos motoristas e cobradores de empresas concessionárias ou permissionárias de transporte público de passageiros, com aspectos inclusive, de baixíssima qualidade de trabalho.

O perigo a que são submetidos é constante, tanto nas vias públicas das concentrações urbanas quanto nas rodovias, de um modo geral. Para isso, basta ver as manchetes de jornais que constantemente têm mostrado os inúmeros acidentes de trânsito e que, segundo estatísticas, têm matado mais gente do que muitas doenças e mesmo guerras.

Outra situação que também contribui para a degradação física e emocional desses profissionais é a sua jornada de trabalho. Para garantir o seu sustento e o da sua família, se submetem à longas e estressantes jornadas de trabalho, sem contar que, em muitas localidades brasileiras, são sujeitos a constantes assaltos à mão armada e, em muitos casos, são assassinados durante o exercício da profissão. Portanto, urge que se faça justiça a essa categoria profissional já tão desgastada, tanto pela precariedade das condições de trabalho, como pelo inaudito esforço que dispõem na atividade.

Sendo assim, e considerando que esses profissionais transportam vidas humanas, é justo que lhes seja assegurado a esta sofrida categoria o direito à aposentadoria quando cumpridos 25 anos de serviços prestados e correspondente contribuição previdenciária.

Pelas razões expostas, contamos com a compreensão dos ilustres parlamentares para a aprovação do projeto ora apresentado.

Sala das Sessões, em 04 de agosto de 2010.

Deputado José Chaves (PTB-PE)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

.....
TÍTULO VIII
DA ORDEM SOCIAL
.....

CAPÍTULO II
DA SEGURIDADE SOCIAL
.....

**Seção III
Da Previdência Social**

Art. 201. A previdência social será organizada sob a forma de regime geral, de caráter contributivo e de filiação obrigatória, observados critérios que preservem o equilíbrio financeiro e atuarial, e atenderá, nos termos da lei, a: [\("Caput" do artigo com redação dada](#)

pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)

I - cobertura dos eventos de doença, invalidez, morte e idade avançada; (Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)

II - proteção à maternidade, especialmente à gestante; (Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)

III - proteção ao trabalhador em situação de desemprego involuntário; (Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)

IV - salário-família e auxílio-reclusão para os dependentes dos segurados de baixa renda; (Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)

V - pensão por morte do segurado, homem ou mulher, ao cônjuge ou companheiro e dependentes, observado o disposto no § 2º. (Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)

§ 1º É vedada a adoção de requisitos e critérios diferenciados para a concessão de aposentadoria aos beneficiários do regime geral de previdência social, ressalvados os casos de atividades exercidas sob condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física e quando se tratar de segurados portadores de deficiência, nos termos definidos em lei complementar. (Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 47, de 2005)

§ 2º Nenhum benefício que substitua o salário de contribuição ou o rendimento do trabalho do segurado terá valor mensal inferior ao salário mínimo. (Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)

§ 3º Todos os salários de contribuição considerados para o cálculo de benefício serão devidamente atualizados, na forma da lei. (Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)

§ 4º É assegurado o reajustamento dos benefícios para preservar-lhes, em caráter permanente, o valor real, conforme critérios definidos em lei. (Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)

§ 5º É vedada a filiação ao regime geral de previdência social, na qualidade de segurado facultativo, de pessoa participante de regime próprio de previdência. (Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)

§ 6º A gratificação natalina dos aposentados e pensionistas terá por base o valor dos proventos do mês de dezembro de cada ano. (Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)

§ 7º É assegurada aposentadoria no regime geral de previdência social, nos termos da lei, obedecidas as seguintes condições: (“Caput” do parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)

I - trinta e cinco anos de contribuição, se homem, e trinta anos de contribuição, se mulher; (Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)

II - sessenta e cinco anos de idade, se homem, e sessenta anos de idade, se mulher, reduzido em cinco anos o limite para os trabalhadores rurais de ambos os sexos e para os que exerçam suas atividades em regime de economia familiar, nestes incluídos o produtor rural, o garimpeiro e o pescador artesanal. (Inciso acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)

§ 8º Os requisitos a que se refere o inciso I do parágrafo anterior serão reduzidos em cinco anos, para o professor que comprove exclusivamente tempo de efetivo exercício das funções de magistério na educação infantil e no ensino fundamental e médio. (Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)

§ 9º Para efeito de aposentadoria, é assegurada a contagem recíproca do tempo de contribuição na administração pública e na atividade privada, rural e urbana, hipótese em que os diversos regimes de previdência social se compensarão financeiramente, segundo critérios estabelecidos em lei. (Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)

§ 10. Lei disciplinará a cobertura do risco de acidente do trabalho, a ser atendida

concorrentemente pelo regime geral de previdência social e pelo setor privado. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

§ 11. Os ganhos habituais do empregado, a qualquer título, serão incorporados ao salário para efeito de contribuição previdenciária e conseqüente repercussão em benefícios, nos casos e na forma da lei. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

§ 12. Lei disporá sobre sistema especial de inclusão previdenciária para atender a trabalhadores de baixa renda e àqueles sem renda própria que se dediquem exclusivamente ao trabalho doméstico no âmbito de sua residência, desde que pertencentes a famílias de baixa renda, garantindo-lhes acesso a benefícios de valor igual a um salário-mínimo. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 41, de 2003 e com nova redação dada pela Emenda Constitucional nº 47, de 2005\)](#)

§ 13. O sistema especial de inclusão previdenciária de que trata o § 12 deste artigo terá alíquotas e carências inferiores às vigentes para os demais segurados do regime geral de previdência social. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 47, de 2005\)](#)

Art. 202. O regime de previdência privada, de caráter complementar e organizado de forma autônoma em relação ao regime geral de previdência social, será facultativo, baseado na constituição de reservas que garantam o benefício contratado, e regulado por lei complementar. [\(“Caput” do artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

§ 1º A lei complementar de que trata este artigo assegurará ao participante de planos de benefícios de entidades de previdência privada o pleno acesso às informações relativas à gestão de seus respectivos planos. [\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

§ 2º As contribuições do empregador, os benefícios e as condições contratuais previstas nos estatutos, regulamentos e planos de benefícios das entidades de previdência privada não integram o contrato de trabalho dos participantes, assim como, à exceção dos benefícios concedidos, não integram a remuneração dos participantes, nos termos da lei. [\(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

§ 3º É vedado o aporte de recursos a entidade de previdência privada pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios, suas autarquias, fundações, empresas públicas, sociedades de economia mista e outras entidades públicas, salvo na qualidade de patrocinador, situação na qual, em hipótese alguma, sua contribuição normal poderá exceder a do segurado. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

§ 4º Lei complementar disciplinará a relação entre a União, Estados, Distrito Federal ou Municípios, inclusive suas autarquias, fundações, sociedades de economia mista e empresas controladas direta ou indiretamente, enquanto patrocinadoras de entidades fechadas de previdência privada, e suas respectivas entidades fechadas de previdência privada. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

§ 5º A lei complementar de que trata o parágrafo anterior aplicar-se-á, no que couber, às empresas privadas permissionárias ou concessionárias de prestação de serviços públicos, quando patrocinadoras de entidades fechadas de previdência privada. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

§ 6º A lei complementar a que se refere o § 4º deste artigo estabelecerá os requisitos para a designação dos membros das diretorias das entidades fechadas de previdência privada e disciplinará a inserção dos participantes nos colegiados e instâncias de decisão em que seus interesses sejam objeto de discussão e deliberação. [\(Parágrafo acrescido pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)](#)

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.054, DE 2011

(Da Sra. Erika Kokay)

Acrescenta Seção à Consolidação das Leis do Trabalho para dispor sobre os motoristas e os cobradores de ônibus urbanos e interurbanos.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-1113/1988.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido da seguinte Seção V-A:

“TÍTULO III

DAS NORMAS ESPECIAIS DE TUTELA DO TRABALHO

(...)

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES ESPECIAIS SOBRE DURAÇÃO E CONDIÇÕES DE TRABALHO

(...)

Seção V-A

Dos motoristas e dos cobradores de ônibus urbanos e interurbanos

Art. 247-A. A jornada de trabalho dos motoristas e dos cobradores de ônibus urbanos e interurbanos em turno de revezamento será de seis horas diárias e de trinta e seis horas semanais.

§ 1º Será computado como de trabalho efetivo todo o tempo em que o empregado estiver à disposição do empregador, mesmo quando não esteja na direção do veículo.

§ 2º A hora suplementar será remunerada com pelo menos cem por cento sobre o valor da hora normal.

§ 3º O trabalho em dias feriados será remunerado em dobro e será feito mediante

escala de revezamento mensal.

Art. 247-B. O trabalho noturno para os motoristas e os cobradores de ônibus é o executado entre as vinte horas de um dia e às seis horas do dia seguinte e a hora de trabalho noturno será computada como de quarenta e cinco minutos.

§ 1º A hora noturna terá um acréscimo de, pelo menos, cinquenta por cento sobre a hora diurna.

§ 2º É vedada a prorrogação do trabalho noturno.

Art. 247-C. É vedado o desconto na remuneração do motorista e do cobrador de ônibus de valores relativos a danos ou prejuízos verificados no veículo durante a jornada de trabalho, inclusive em relação a peças danificadas, salvo quando comprovada a culpa ou o dolo do empregado em devido processo legal.

Art. 247-D. São assegurados aos motoristas e aos cobradores de ônibus, à expensas do empregador:

I – uniforme;

II – seguro contra acidente;

III – auxílio-funeral, correspondente a três vezes o seu salário mensal, em proveito dos dependentes habilitados perante a Previdência Social;

IV – poltronas ergonômicas com suporte para garrafa térmica;

V – reciclagem em cursos de qualificação profissional periódica.

Parágrafo único. O empregador fornecerá aos motoristas e aos cobradores de ônibus, na rescisão do contrato de trabalho, carta de referência, com indicação do período trabalhado.

Art. 247-E. É devido aos motoristas e aos cobradores de ônibus adicional de risco de vida de trinta por cento sobre o seu salário.

Art. 247-F. A despedida por justa causa e a suspensão e a advertência disciplinares serão precedidas de comunicação por escrito aos motoristas e aos cobradores de ônibus, com a especificação dos motivos.

Art. 247-G. O aviso prévio dos motoristas e dos cobradores de ônibus com mais de oito anos de trabalho na empresa será de sessenta dias.

§ 1º O aviso prévio será comunicado por escrito, dele devendo constar o local e a data para o seu cumprimento, além da hora e do local para liquidação das verbas rescisórias, mediante aposição de ciência do empregado.

§ 2º A critério do empregador, o aviso prévio deverá ser cumprido pelo empregado preferencialmente no próprio local em que se encontrava lotado, sempre que houver atividade compatível com a sua ocupação, sendo vedada a prática de sucessivas transferências durante o cumprimento do aviso.

§ 3º Quando tiver direito a sessenta dias de aviso prévio, o empregado poderá optar por cumprir trinta dias e receber em espécie o equivalente aos trinta dias restantes, podendo o empregador, a seu critério, pagar-lhe em espécie o equivalente ao período integral do aviso.

§ 4º Na hipótese de o empregado comprovar a obtenção de novo emprego no curso do aviso prévio por iniciativa do empregador, a empresa é obrigada a dispensá-lo do cumprimento do restante do prazo, desobrigando-se do pagamento dos dias faltantes para o término do aviso e efetuando o pagamento das verbas rescisórias até o primeiro dia útil imediato ao do término do prazo do aviso.” (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Em que pese a importância dos motoristas e dos cobradores de ônibus urbanos e interurbanos para o crescimento do País, essa importância não repercute nas garantias legais conferidas aos integrantes dessa categoria.

É evidente o descaso com que as empresas de ônibus, em sua maioria, tratam os seus empregados, o que se reflete nos movimentos grevistas organizados pelas entidades sindicais representativas da categoria Brasil afora.

Além disso, há o desgaste natural, físico e mental, decorrente da atividade. Pesquisa realizada recentemente pela Universidade de Brasília constatou que um em cada três motoristas de ônibus sofre de pressão alta, basicamente em função do intenso estresse a que esses profissionais estão submetidos no exercício da profissão.

Salários aviltantes, veículos em condições precárias, risco permanente de assalto, entre outros, são alguns dos aspectos rotineiros enfrentados pela categoria nas mais variadas regiões do País que contribuem para esses altos índices de estresse.

É justamente essa realidade que nos move na apresentação do projeto de lei em epígrafe. A nossa intenção é a de regulamentar minimamente alguns direitos aos motoristas e cobradores de ônibus, para que a atividade seja exercida com mais dignidade.

Nesse contexto, a proposta estabelece alguns direitos que já são assegurados em instrumento coletivo de trabalho para os trabalhadores de determinadas regiões, tentando uniformizá-los para que também sejam aplicados em locais na qual a estrutura sindical ainda está incipiente, não obtendo os melhores resultados na negociação.

É o caso, por exemplo, do fornecimento de uniforme pelo empregador para uso em serviço ou do pagamento de adicional de risco de vida, esse último vinculado aos riscos decorrentes de acidentes de trânsito ou aos crescentes números de assaltos em coletivos.

Procuramos, igualmente, regulamentar aspectos relativos à jornada de trabalho, à prestação de trabalho noturno e ao cumprimento do aviso prévio na despedida, entre outros, evitando-se abusos muitas vezes cometidos contra esses profissionais.

Diante de todo o exposto, fica bastante evidente o interesse social de que se reveste a proposição em tela, razão pela qual esperamos contar com o apoio de nossos ilustres Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 17 de agosto de 2011.

Deputada **ERIKA KOKAY**
PT-DF

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

.....
**TÍTULO III
DAS NORMAS ESPECIAIS DE TUTELA DO TRABALHO**

**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES ESPECIAIS SOBRE DURAÇÃO E CONDIÇÕES DE TRABALHO**

.....

Seção V
Do Serviço Ferroviário

Art. 236. No serviço ferroviário - considerado este o de transporte em estradas de ferro abertas ao tráfego público, compreendendo a administração, construção, conservação e remoção das vias férreas e seus edifícios, obras-de-arte, material rodante, instalações complementares e acessórias, bem como o serviço de tráfego, de telegrafia, telefonia e funcionamento de todas as instalações ferroviárias – aplicam-se os preceitos especiais constantes desta Seção.

Art. 237. O pessoal a que se refere o artigo antecedente fica dividido nas seguintes categorias:

a) funcionários de alta administração, chefes e ajudantes de departamentos e seções, engenheiros residentes, chefes de depósito, inspetores e demais empregados que exercem funções administrativas ou fiscalizadoras;

b) pessoal que trabalhe em lugares ou trechos determinados e cujas tarefas requeiram atenção constante; pessoal de escritório, turmas de conservação e construção da via permanente, oficinas e estações principais, inclusive os respectivos telegrafistas; pessoal de tração, lastro e revistadores;

c) das equipagens de trens em geral;

d) pessoal cujo serviço é de natureza intermitente ou de pouca intensidade, embora com permanência prolongada nos locais de trabalho; vigias e pessoal das estações do interior, inclusive os respectivos telegrafistas.

Art. 238. Será computado como de trabalho efetivo, todo o tempo em que o empregado estiver à disposição da Estrada.

§ 1º Nos serviços efetuados pelo pessoal da categoria c, não será considerado como de trabalho efetivo o tempo gasto em viagens do local ou para o local de terminação e início dos mesmos serviços.

§ 2º Ao pessoal removido ou comissionado fora da sede será contado como de trabalho normal e efetivo o tempo gasto em viagens, sem direito à percepção de horas extraordinárias.

§ 3º No caso das turmas de conservação da via permanente, o tempo efetivo do trabalho será contado desde a hora de saída da casa da turma até a hora em que cessar o serviço em qualquer ponto compreendido dentro dos limites da respectiva turma. Quando o empregado trabalhar fora dos limites da sua turma, ser-lhe-á também computado como de trabalho efetivo o tempo gasto no percurso da volta a esses limites.

§ 4º Para o pessoal da equipagem de trens, só será considerado esse trabalho efetivo, depois de chegado ao destino, o tempo em que o ferroviário estiver ocupado ou retido à disposição da Estrada. Quando, entre dois períodos de trabalho, não mediar intervalo superior a 1 (uma) hora, será esse intervalo computado como de trabalho efetivo.

§ 5º O tempo concedido para refeição não se computa como de trabalho efetivo, senão para o pessoal da categoria c, quando as refeições forem tomadas em viagem ou nas estações durante as paradas. Esse tempo não será inferior a 1 (uma) hora, exceto para o pessoal da referida categoria em serviço de trens.

§ 6º No trabalho das turmas encarregadas da conservação de obras de arte, linhas telegráficas ou telefônicas e edifícios, não será contado como de trabalho efetivo o tempo de viagem para o local do serviço, sempre que não exceder de 1 (uma) hora, seja para ida ou para volta, e a Estrada fornecer os meios de locomoção, computando-se sempre o tempo excedente a esse limite. ([Artigo com redação original restabelecida pelo Decreto-Lei nº 5, de 4/4/1966](#))

Art. 239. Para o pessoal da categoria c, a prorrogação do trabalho independe de acordo ou contrato coletivo, não podendo, entretanto, exceder de 12 (doze) horas, pelo que as empresas organizarão, sempre que possível, os serviços de equipagens de trens como destacamentos nos trechos das linhas de modo a ser observada a duração normal de 8 (oito) horas de trabalho.

§ 1º Para o pessoal sujeito ao regime do presente artigo, depois de cada jornada de trabalho haverá um repouso de 10 (dez) horas contínuas, no mínimo, observando-se, outrossim, o descanso semanal.

§ 2º Para o pessoal da equipagem de trens, e que se refere o presente artigo, quando a empresa não fornecer alimentação, em viagem, e hospedagem, no destino, concederá uma ajuda de custo para atender a tais despesas.

§ 3º As escalas do pessoal abrangido pelo presente artigo serão organizadas de modo que não caiba a qualquer empregado, quinzenalmente, um total de horas de serviço noturno superior às de serviço diurno.

§ 4º Os períodos de trabalho do pessoal a que alude o presente artigo serão registrados em cadernetas especiais, que ficarão sempre em poder do empregado, de acordo com o modelo aprovado pelo Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio

Art. 240. Nos casos de urgência ou de acidente, capazes de afetar a segurança ou regularidade do serviço, poderá a duração do trabalho ser excepcionalmente elevada a qualquer número de horas, incumbindo à Estrada zelar pela incolumidade dos seus empregados e pela possibilidade de revezamento de turmas, assegurado ao pessoal um repouso correspondente e comunicando a ocorrência ao Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, dentro de 10 (dez) dias da sua verificação.

Parágrafo único. Nos casos previstos neste artigo, a recusa, sem causa justificada, por parte de qualquer empregado à execução de serviço extraordinário será considerada falta grave.

Art. 241. As horas excedentes das do horário normal de 8 (oito) horas serão pagas como serviço extraordinário na seguinte base: as 2 (duas) primeiras com o acréscimo de 25% (vinte e cinco por cento) sobre o salário-hora normal; as 2 (duas) subseqüentes com um adicional de 50% (cinquenta por cento) e as restantes com um adicional de 75% (setenta e cinco por cento).

Parágrafo único. Para o pessoal da categoria c, a primeira hora será majorada de 25% (vinte e cinco por cento), a segunda hora será paga com o acréscimo de 50% (cinquenta por cento) e as 2 (duas) subseqüentes com o de 60% (sessenta por cento), salvo caso de negligência comprovada. (*Vide art. 7º, XVI da Constituição Federal de 1988*)

Art. 242. As frações de meia hora superiores a 10 (dez) minutos serão computadas como meia hora.

Art. 243. Para os empregados de estações do interior, cujo serviço for de natureza intermitente ou de pouca intensidade, não se aplicam os preceitos gerais sobre duração do trabalho, sendo-lhes, entretanto, assegurado o repouso contínuo de 10 (dez) horas, no mínimo, entre 2 (dois) períodos de trabalho e descanso semanal.

Art. 244. As estradas de ferro poderão ter empregados extranumerários, de sobreaviso e de prontidão, para executarem serviços imprevistos ou para substituições de outros empregados que falem à escala organizada.

§ 1º Considera-se "extranumerário" o empregado não efetivo, candidato à efetivação, que se apresentar normalmente ao serviço, embora só trabalhe quando for necessário. O extranumerário só receberá os dias de trabalho efetivo.

§ 2º Considera-se de "sobreaviso" o empregado efetivo, que permanecer em sua própria casa, aguardando a qualquer momento o chamado para o serviço. Cada escala de "sobreaviso" será, no máximo, de 24 (vinte e quatro) horas. As horas de "sobreaviso", para todos os efeitos, serão contadas à razão de 1/3 (um terço) do salário normal.

§ 3º Considera-se "prontidão" o empregado que ficar nas dependências da Estrada, aguardando ordens. A escala de prontidão será, no máximo, de 12 (doze) horas. As horas de prontidão serão, para todos os efeitos, contadas à razão de 2/3 (dois terços) do salário-hora normal.

§ 4º Quando, no estabelecimento ou dependência em que se achar o empregado, houver facilidade de alimentação, as 12 (doze) horas de prontidão, a que se refere o parágrafo anterior, poderão ser contínuas. Quando não existir essa facilidade, depois de 6 (seis) horas de prontidão,

haverá sempre um intervalo de 1 (uma) hora para cada refeição, que não será, nesse caso, computada como de serviço. ([Artigo com redação original restabelecida pelo Decreto-Lei nº 5, de 4/4/1966](#))

Art. 245. O horário normal de trabalho dos cabineiros nas estações de tráfego intenso não excederá de 8 (oito) horas e deverá ser dividido em 2 (dois) turnos com intervalo não inferior a 1 (uma) hora de repouso, não podendo nenhum turno ter duração superior a 5 (cinco) horas, com um período de descanso entre 2 (duas) jornadas de trabalho de 14 (quatorze) horas consecutivas.

Art. 246. O horário de trabalho dos operadores telegrafistas nas estações de tráfego intenso não excederá de 6 (seis) horas diárias.

Art. 247. As estações principais, estações de tráfego intenso e estações do interior serão classificadas para cada empresa pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

Seção VI

Das Equipagens das Embarcações da Marinha Mercante Nacional, de Navegação Fluvial e Lacustre, do Tráfego nos Portos e da Pesca

Art. 248. Entre as horas zero e 24 (vinte e quatro) de cada dia civil, o tripulante poderá ser conservado em seu posto durante 8 (oito) horas, quer de modo contínuo, quer de modo intermitente.

§ 1º A exigência do serviço contínuo ou intermitente ficará a critério do comandante e, neste último caso, nunca por período menor que 1(uma) hora.

§ 2º Os serviços de quarto nas máquinas, passadiço, vigilância e outros que, consoante parecer médico, possam prejudicar a saúde do tripulante, serão executados por períodos não maiores e com intervalos não menores de 4 (quatro) horas.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.164, DE 2011

(Do Sr. Francisco Araújo)

Acrescenta Seção à Consolidação das Leis do Trabalho para dispor sobre as condições de trabalho dos motoristas e dos cobradores de ônibus urbanos e interurbanos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1113/1988.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido da seguinte Seção V-A:

“TÍTULO III

DAS NORMAS ESPECIAIS DE TUTELA DO TRABALHO

.....

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES ESPECIAIS SOBRE DURAÇÃO E CONDIÇÕES DE TRABALHO

.....

Seção V-A

Dos motoristas e dos cobradores de ônibus urbanos e interurbanos

"Art. 247-A. A jornada de trabalho dos motoristas e dos cobradores de ônibus urbanos e interurbanos em turno de revezamento é de seis horas diárias e de trinta e seis horas semanais, vedada a cumulação de funções.

§ 1º É computado como de trabalho efetivo todo o tempo em que o empregado estiver à disposição do empregador, mesmo quando não esteja na direção do veículo e no exercício da função de cobrador.

§ 2º A hora suplementar é remunerada com pelo menos cem por cento sobre o valor da hora normal.

§ 3º O trabalho em feriados é remunerado em dobro e feito mediante escala de revezamento mensal." (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Nosso País construiu sua rede de transporte urbano centrada na malha viária. O barateamento do crédito, o aumento da renda e o crescimento das cidades geraram uma grande pressão sobre o transporte urbano, tanto pelo aumento da quantidade de veículos trafegando, quanto pelo aumento da distância entre a residência e o local de trabalho.

É notória também a pressão exercida pelos empregadores pela redução de custos com os referidos trabalhadores. Buscando maximizar os lucros, os empresários têm aumentado a carga horária dos trabalhadores e lutam ferrenhamente para extirpar a figura do cobrador, forçando a fusão das atividades desempenhadas por esse com a dos motoristas.

Tais práticas devem ser coibidas. O presente projeto pretende estipular regras claras sobre o trabalho extraordinário, bem como impedir a cumulação de funções entre motoristas e cobradores.

Queremos assim contribuir para a melhoria da qualidade dos serviços prestados e com a diminuição de acidentes. Por essas razões, esperamos contar com o apoio de nossos ilustres Pares para a aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 30 de agosto de 2011.

Deputado FRANCISCO ARAÚJO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição,

DECRETA:

.....
TÍTULO III
DAS NORMAS ESPECIAIS DE TUTELA DO TRABALHO

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES ESPECIAIS SOBRE DURAÇÃO E CONDIÇÕES DE TRABALHO

.....
Seção V
Do Serviço Ferroviário

.....
Art. 247. As estações principais, estações de tráfego intenso e estações do interior serão classificadas para cada empresa pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

Seção VI
Das Equipagens das Embarcações da Marinha Mercante Nacional, de Navegação
Fluvial e Lacustre, do Tráfego nos Portos e da Pesca

Art. 248. Entre as horas zero e 24 (vinte e quatro) de cada dia civil, o tripulante poderá ser conservado em seu posto durante 8 (oito) horas, quer de modo contínuo, quer de modo intermitente.

§ 1º A exigência do serviço contínuo ou intermitente ficará a critério do comandante e, neste último caso, nunca por período menor que 1(uma) hora.

§ 2º Os serviços de quarto nas máquinas, passadiço, vigilância e outros que, consoante parecer médico, possam prejudicar a saúde do tripulante, serão executados por períodos não maiores e com intervalos não menores de 4 (quatro) horas.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.477, DE 2011
(Do Sr. Renzo Braz)

Acrescenta dispositivos à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para limitar e fiscalizar o tempo de direção do condutor de transporte de cargas e de transporte coletivo de passageiros trafegando em rodovias e estradas.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 1386/2003

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivos à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para limitar e fiscalizar o tempo de direção do condutor de veículo transporte de cargas ou de transporte coletivo de passageiros trafegando em rodovias e estradas.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescida dos seguintes dispositivos:

“Art. 28-A. É vedado ao condutor de veículo de transporte de cargas ou de transporte coletivo de passageiros, trafegando em rodovias ou estradas, dirigir ininterruptamente por mais de 4 (quatro) horas, devendo descansar pelo menos 1 (uma) hora de forma contínua, ou de modo descontínuo, ao longo de 4 (quatro) horas dirigidas. O condutor ficará obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar intervalo mínimo e ininterrupto de 10 (dez) horas para descanso.

Parágrafo único. Desde que não comprometa a segurança de trânsito, o condutor a que se refere o *caput* poderá prorrogar por mais 1 (uma) hora o tempo de direção estabelecido, em caso de necessidade de cuidados com os passageiros, com o veículo ou sua carga.”

“Art. 231-A. Transitar com veículo de transporte de carga ou de transporte coletivo de passageiros em desacordo com as condições estabelecidas no art. 28-A.

Infração: gravíssima;

Penalidade: multa;

Medida administrativa: retenção do veículo.”Art. 3º O art. 21 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XV:

“Art. 21.....

.....

XV – Fiscalizar os horários de direção ininterrupta e de repouso dos condutores de veículos de transporte de carga ou de transporte coletivo de passageiros, mediante conferência dos equipamentos registradores inalteráveis de velocidade e tempo instalados nesses veículos.

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O excesso de tempo na condução de um veículo, em especial o de transporte de carga ou o de transporte coletivo de passageiros é um dos fatores que têm gerado diversas ocorrências de sérios acidentes de trânsito em rodovias e estradas. Não podemos ficar indiferentes ao fato de que o excesso de tempo de direção é acompanhado do uso contínuo por parte dos condutores de medicamentos ou substâncias para mantê-los acordados e vencerem a fadiga, a fim de que possam cumprir os prazos estabelecidos pelas empresas que os contratam.

Vemos que essa é uma situação que se perpetua e está praticamente fora de controle, apesar de ser nociva à sociedade. Isso não é de espantar, uma vez que faltam no Código de Trânsito Brasileiro dispositivos voltados para inibir tais práticas.

Assim, achamos fundamental que se introduza na Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, alguns artigos referentes ao tempo máximo ininterrupto de direção e o tempo de repouso necessário dos condutores de transporte de cargas e de transporte coletivo de passageiros, que trafegam tanto em estradas como em rodovias, bem como a forma de fiscalizar tais jornadas. Além disso, será necessário estabelecer penalidades para os condutores e empresas que transitem com seus veículos por tempo demasiado e indevido, de forma a comprometer a segurança de trânsito.

Por tais razões, encaminhamos a presente iniciativa que, por sua importância, esperamos possa ser aprovada pelos ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 05 de outubro de 2011.

Deputado RENZO BRAZ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO II

DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

.....

Seção II

Da Composição e da Competência do Sistema Nacional de Trânsito

.....
Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

- I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
- II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
- III - Implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
- IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
- V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
- VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;
- VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;
- VIII - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;
- IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;
- X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;
- XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;
- XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;
- XIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado;
- XIV - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

- I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;
- II - realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente;
- III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;
- IV - estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
- V - executar fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas

infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VI - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos;

VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

IX - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

X - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;

XI - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados, para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências;

XV - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais;

XVI - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.

CAPÍTULO III DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 28. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de ser veículo, dirigindo com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas a circulação obedecerá às seguintes normas:

I - a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas;

II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;

III - quando veículos, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem:

a) no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia, aquele que estiver circulando por ela;

b) no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela;

c) nos demais casos, o que vier pela direita do condutor;

IV - quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de circulação no mesmo sentido, são as da direita destinadas ao deslocamento dos veículos mais lentos e de maior porte, quando não houver faixa especial a eles destinada, e as da esquerda, destinadas à ultrapassagem e ao

deslocamento dos veículos de maior velocidade;

V - o trânsito de veículos sobre passeios, calçadas e nos acostamentos, só poderá ocorrer para que se adentre ou se saia dos imóveis ou áreas especiais de estacionamento;

VI - os veículos precedidos de batedores terão prioridade de passagem, respeitadas as demais normas de circulação;

VII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação, estacionamento e parada, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos regulamentares de alarme sonoro e iluminação vermelha intermitente, observadas as seguintes disposições:

a) quando os dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita da via e parando, se necessário;

b) os pedestres, ao ouvir o alarme sonoro, deverão aguardar no passeio, só atravessando a via quando o veículo já tiver passado pelo local;

c) o uso de dispositivos de alarme sonoro e de iluminação vermelha intermitente só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência;

d) a prioridade de passagem na via e no cruzamento deverá se dar com velocidade reduzida e com os devidos cuidados de segurança, obedecidas as demais normas deste Código;

VIII - os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento na via, gozam de livre parada e estacionamento no local da prestação de serviço, desde que devidamente sinalizados, devendo estar identificados na forma estabelecida pelo CONTRAN;

IX - a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, obedecida a sinalização regulamentar e as demais normas estabelecidas neste Código, exceto quando o veículo a ser ultrapassado estiver sinalizando o propósito de entrar à esquerda;

X - todo condutor deverá, antes de efetuar uma ultrapassagem, certificar-se de que:

a) nenhum condutor que venha atrás haja começado uma manobra para ultrapassá-lo;

b) quem o precede na mesma faixa de trânsito não haja indicado o propósito de ultrapassar um terceiro;

c) a faixa de trânsito que vai tomar esteja livre numa extensão suficiente para que sua manobra não ponha em perigo ou obstrua o trânsito que venha em sentido contrário.

XI - todo condutor no efetuar a ultrapassagem deverá:

a) indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou por meio de gesto convencional de braço;

b) afastar-se do usuário ou usuários aos quais ultrapassa, de tal forma que deixe livre uma distância lateral de segurança;

c) retomar, após a efetivação da manobra, a faixa de trânsito de origem, acionando a luz indicadora de direção do veículo ou fazendo gesto convencional de braço, adotando os cuidados necessários para não pôr em perigo ou obstruir o trânsito dos veículos que ultrapassou;

XII - os veículos que se deslocam sobre trilhos terão preferência de passagem sobre os demais, respeitadas as normas de circulação.

§ 1º As normas de ultrapassagem previstas nas alíneas a e b do inciso X e a e b do inciso XI aplicam-se à transposição de faixas, que pode ser realizada tanto pela faixa da esquerda como pela da direita.

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

.....
 Art. 231. Transitar com o veículo:

I - danificando a via, suas instalações e equipamentos;

II - derramando, lançando ou arrastando sobre a via:

a) carga que esteja transportando;

b) combustível ou lubrificante que esteja utilizando;

c) qualquer objeto que possa acarretar risco de acidente:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

III - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;

IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:

a) até seiscentos quilogramas - 5 (cinco) UFIR;

b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas - 10 (dez) UFIR;

c) de oitocentos e um a um mil quilogramas - 20 (vinte) UFIR;

d) de um mil e um a três mil quilogramas - 30 (trinta) UFIR;

e) de três mil e um a cinco mil quilogramas - 40 (quarenta) UFIR;

f) acima de cinco mil e um quilogramas - 50 (cinquenta) UFIR;

Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedentes;

VI - em desacordo com a autorização especial, expedida pela autoridade competente para transitar com dimensões excedentes, ou quando a mesma estiver vencida:

Infração - grave;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo;

VII - com lotação excedente;

VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo;

IX - desligado ou desengrenado, em declive:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo;

X - excedendo a capacidade máxima de tração:

Infração - de média a gravíssima, a depender da relação entre o excesso de peso apurado e a capacidade máxima de tração, a ser regulamentada pelo CONTRAN;

Penalidade - multa;

Medida Administrativa - retenção do veículo e transbordo de carga excedente.

Parágrafo único. Sem prejuízo das multas previstas nos incisos V e X, o veículo que transitar com excesso de peso ou excedendo à capacidade máxima de tração, não computado o

percentual tolerado na forma do disposto na legislação, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder, segundo critérios estabelecidos na referida legislação complementar.

Art. 232. Conduzir veículo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste Código:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação do documento.

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.493, DE 2013

(Do Sr. Walney Rocha)

Dispõe sobre proteção de motoristas de ônibus e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL 63/2007.

Art. 1º - As cabines dos motoristas de ônibus em todo território nacional deverão ser isoladas inacessível aos passageiros.

Art. 2º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem o objetivo de promover em uma primeira análise maior proteção ao motorista de ônibus em todo território nacional.

Outros meios de transporte concedem aos seus condutores uma proteção que não é vista quando se trata de ônibus.

Com isso o que se vê é uma vulnerabilidade enorme do motorista de ônibus em comparação aos demais condutores de veículos de transporte como avião, trem e metrô por exemplo.

Ultimamente essa exposição foi evidenciada em razão dos gravíssimos acidentes que vitimaram brasileiros justamente em razão da ausência de atenção sobre essa matéria.

Dentre outros acidentes que foram inclusive objetos de matérias jornalísticas de grande impacto, citamos o que ocasionou a morte de sete pessoas deixando outras dez feridas no Rio de Janeiro em decorrência de uma briga entre o motorista e um passageiro neste mês.

Em outra análise, o Projeto de Lei também atende a um anseio que preocupa demasiadamente a eficiência dos transportes de ônibus que é a dupla função praticada por alguns motoristas de ônibus nas cidades brasileiras.

Nesse sistema perigoso, o motorista exerce a função de cobrador de forma concomitante, o que prejudica o regular desempenho de seu ofício.

Dessa forma submetemos ao crivo de nossos pares o presente projeto de lei para análise e aprovação.

Sala das Sessões, em 30 de abril de 2013.

WALNEY ROCHA
PTB - RJ
DEPUTADO FEDERAL

PROJETO DE LEI N.º 5.517, DE 2013

(Da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural)

Altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para dispor sobre jornada de trabalho, horas de descanso e horas extraordinárias de motoristas, em face do transporte de produtos perecíveis.

DESPACHO:
 APENSE-SE À(AO) PL-3029/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta dispositivo ao artigo 235-C, da CLT, para dispor sobre jornada de trabalho, horas de descanso e horas extraordinárias de motoristas, em face do transporte de produtos perecíveis.

Art. 2º O art. 235-C da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido do seguinte § 10:

“Art. 235-C.....

.....

.....

§ 10. No cumprimento da jornada de trabalho, horas de descanso e horas extraordinárias, não se ignorarão as exigências do transporte de produtos perecíveis a fim de que estes cheguem ao seu destino em perfeitas condições de comercialização e consumo, devendo os períodos de tempo previstos neste artigo serem ajustados conforme as particularidades e características desse transporte e do grau de perecibilidade do produto transportado.”

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

JUSTIFICAÇÃO

Um dos principais obstáculos que se oferecem ao cumprimento da Lei nº 12.619, de 2012, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, diz respeito ao transporte de produtos perecíveis.

Com efeito, pelas características e grau de perecibilidade desses produtos, nem sempre há condições dos motoristas que os transportam cumprirem as mesmas condições de jornada de trabalho, horas de descanso e horas extraordinárias que os motoristas de cargas não perecíveis, da forma como estabelece, indistintamente, a lei. Na verdade, as atuais exigências legais podem impedir que os produtos perecíveis cheguem a seu destino final em boas condições de comercialização e consumo. Essa é uma grande preocupação do setor de produção leiteira e do de hortifrutigranjeiros, por exemplo.

Sabemos que na Câmara dos Deputados desenvolvem-se atualmente os trabalhos de uma Comissão Especial destinada a debater a Lei nº 12.619/2012, e que nas audiências públicas por ela promovidas já emergiram, com destaque, essas preocupações.

Também, levando em conta as conclusões da Subcomissão Permanente sobre a Produção do Leite, desenvolvida nos últimos dois anos no âmbito da Comissão de Agricultura, Pecuária e Abastecimento, vemos que há necessidade de ajustes na referida lei, para que o setor não tenha prejuízos.

Como nossa contribuição ao aperfeiçoamento da Lei nº 12.619, de 2012, notadamente no que diz respeito à alteração por ela promovida na CLT, bem como em vista do atendimento das necessidades dos consumidores, principalmente quanto à qualidade dos produtos alimentícios transportados, estamos propondo o presente projeto de lei, o qual esperamos seja aprovado pelos ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 7 de maio de 2013.

Deputado GIACOBINO
Presidente

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição,

DECRETA:

.....

TÍTULO III
DAS NORMAS ESPECIAIS DE TUTELA DO TRABALHO

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES ESPECIAIS SOBRE DURAÇÃO E CONDIÇÕES DE TRABALHO

Seção IV-A

Do Serviço do Motorista Profissional

(Seção acrescida pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.

§ 1º Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias.

§ 2º Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso.

§ 3º Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas.

§ 4º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.

§ 5º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.

§ 6º O excesso de horas de trabalho realizado em um dia poderá ser compensado, pela correspondente diminuição em outro dia, se houver previsão em instrumentos de natureza coletiva, observadas as disposições previstas nesta Consolidação.

§ 7º (VETADO).

§ 8º São consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias.

§ 9º As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento). *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, serão observados:

I - intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o de intervalo de descanso, desde que não completadas as 4 (quatro) horas ininterruptas de direção;

II - intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo coincidir ou não com o intervalo de descanso do inciso I;

III - repouso diário do motorista obrigatoriamente com o veículo estacionado, podendo ser feito em cabine leito do veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em hotel, ressalvada a hipótese da direção em dupla de motoristas prevista no § 6º do art. 235-E. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)*

LEI Nº 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas profissionais de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício, nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

I - transporte rodoviário de passageiros;

II - transporte rodoviário de cargas;

III - (VETADO);

IV - (VETADO).

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal:

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, em cooperação com o poder público;

II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico e reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam, consoante levantamento oficial, respeitado o disposto no art. 162 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943;

III - não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções;

IV - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no efetivo exercício da profissão;

V - jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, nos termos do § 3º do art. 74 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador.

Parágrafo único. Aos profissionais motoristas empregados referidos nesta Lei é assegurado o benefício de seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou em valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

.....

PROJETO DE LEI N.º 7.096, DE 2014

(Do Sr. Onofre Santo Agostini)

Altera o art. 67-C, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito, para disciplinar conduta dos motoristas em rodovias sem estrutura para cumprimento do período de descanso.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-1386/2003.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O artigo 67-C, da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 67- C

.....
§ 1º Em caso de não haver estrutura na rodovia para que o condutor possa cumprir os períodos de descanso, dispostos no art. 67-A, ele deverá parar no próximo ponto imediato existente, a contar do fim do período a que se está cumprindo.

§ 2º O condutor do veículo responderá pela não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-A, ficando sujeito às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.

§ 3º Ficam isentas do pagamento das penalidades não adimplidas de que trata o § 1º deste artigo, os motoristas que ultrapassaram os limites constantes do art. 67-A no caso de não haver estrutura na rodovia até a data de publicação desta lei. "(NR)

Art. 2º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Os motoristas de veículos tiveram sua profissão regulamentada através da Lei 12.619, de 30 de abril de 2012, na qual se estabeleceu, dentre outras coisas, períodos de descansos que devem ser observados pelos condutores.

Essa medida confere maior segurança para os demais motoristas, uma vez que garante que os condutores profissionais somente estarão conduzindo veículos em condições fisiológicas adequadas.

Entretanto, para que se possa cumprir tal exigência faz-se necessário a existência de estruturas de apoios nas rodovias. Assim, ao findar o tempo estipulado para a condução, o condutor tem de ter onde parar.

Atualmente não há essa estrutura disponível e acessível em todos os trechos das rodovias, o que torna a norma inócua.

Assim, não se pode responsabilizar o condutor que não cumprir a exigência de parar para descanso se não há local apropriado para que o faça. Pelo menos não, até que encontre um lugar adequado para fazê-lo.

Destarte, esse projeto de lei altera a norma vigente para corrigir esse impasse e possibilitar ao condutor parar no próximo ponto de apoio existente ao fim do período estipulado pela Lei. Além de, isentar das sanções cabíveis os que não cumprirem, ou não cumpriram, a exigência de parar para descanso por não haver estrutura na rodovia e não por irresponsabilidade e imprudência.

Por todo o exposto, contamos com o apoio dos Nobres Pares desta Casa para a aprovação do Projeto de Lei em tela.

Sala das Sessões, em 10 de fevereiro de 2014.

Deputado Onofre Santo Agostini
(PSD-SC)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
CAPÍTULO III-A

DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS

(Capítulo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)

Art. 67-A. É vedado ao motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condução de veículo mencionado no inciso II do art. 105 deste Código, dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas.

§ 1º Será observado intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas ininterruptas na condução de veículo referido no *caput*, sendo facultado o fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução.

§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção estabelecido no *caput* e desde que não comprometa a segurança rodoviária, o tempo de direção poderá ser prorrogado por até 1 (uma) hora, de modo a permitir que o condutor, o veículo e sua carga cheguem a lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados.

§ 3º O condutor é obrigado a, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, observar um intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas de descanso, podendo ser fracionado em 9 (nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia.

§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução de veículo apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em curso entre a origem e o seu destino, respeitado o disposto no § 1º, sendo-lhe facultado descansar no interior do próprio veículo, desde que este seja dotado de locais apropriados para a natureza e a duração do descanso exigido.

§ 5º O condutor somente iniciará viagem com duração maior que 1 (um) dia, isto é, 24 (vinte e quatro) horas após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º.

§ 6º Entende-se como início de viagem, para os fins do disposto no § 5º, a partida do condutor logo após o carregamento do veículo, considerando-se como continuação da viagem as partidas nos dias subsequentes até o destino.

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas permitirá ou ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no *caput* sem a observância do disposto no § 5º.

§ 8º (VETADO). *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 67-B. [\(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012\)](#)

Art. 67-C. O motorista profissional na condição de condutor é responsável por controlar o tempo de condução estipulado no art. 67-A, com vistas na sua estrita observância.

Parágrafo único. O condutor do veículo responderá pela não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-A, ficando sujeito às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

Art. 67-D. [\(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012\)](#)

LEI Nº 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto- Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas profissionais de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício, nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

I - transporte rodoviário de passageiros;

II - transporte rodoviário de cargas;

III - (VETADO);

IV - (VETADO).

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal:

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, em cooperação com o poder público;

II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico e reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam, consoante levantamento oficial, respeitado o disposto no art. 162 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943;

III - não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções;

IV - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no efetivo exercício da profissão;

V - jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, nos termos do § 3º do art. 74 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador.

Parágrafo único. Aos profissionais motoristas empregados referidos nesta Lei é assegurado o benefício de seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso

salarial de sua categoria ou em valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.126, DE 2015

(Do Sr. Alfredo Nascimento)

Altera a Consolidação das Leis do Trabalho, - adotada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para estabelecer jornada de trabalho de 36 horas semanais para os motoristas de transporte coletivo urbano e assemelhados.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1113/1988.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 235-C da Consolidação das Leis do Trabalho, adotada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 10 e 11:

“**Art. 235-C.**

.....

§ 10. A jornada de trabalho máxima do motorista de transporte público coletivo de caráter urbano será de 36 (trinta e seis) horas semanais.

§ 11. Aplica-se o disposto no § 10 aos motoristas empregados na operação de veículos rodoviários que prestem serviço de:

I- transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros, no âmbito de um município, acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

II- transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre municípios que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

III- transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

IV- transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades sejam definidas como cidades gêmeas.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O transporte coletivo de passageiros é uma atividade notoriamente desgastante, submetida que é ao contínuo *stress* decorrente da permanente necessidade de atenção às condições de tráfego – cada vez mais sobrecarregado na maioria das cidades brasileiras, que são muito dependentes do modal rodoviário – à exposição às demandas físicas do trabalho – o calor, o ruído e a vibração dos motores, os solavancos do piso – e, de maneira especial, à vulnerabilidade em face da insegurança geral da sociedade brasileira – todos sabem que os ônibus urbanos são alvos preferenciais de assaltantes e vândalos de todas as espécies.

Malgrado isso, a regulamentação da profissão de motorista, tal como efetuada pela Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que introduziu os artigos nº 235-A a 235-H, na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) – aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, não se preocupou especificamente com as condições de trabalhos intrínsecas dos motoristas do transporte coletivo de características urbanas.

O presente Projeto, que ora apresentamos, tem por objeto sanar essa lacuna legislativa e atender as necessidades especiais dessa categoria específica de motoristas.

Entendemos que a manutenção da jornada de trabalho constitucional (oito horas diárias e quarenta e quatro horas semanais de trabalho) para esses trabalhadores termina por consagrar uma injustiça em relação a eles. Ora, uma das pedras angulares da legislação, de qualquer legislação, é a necessária adaptação às necessidades e condições específicas de seus destinatários. Tratar desigualmente os desiguais é tradicionalmente considerado um dos pilares da Justiça e esse é o imperativo que nos move na apresentação do Projeto.

Destarte, propomos a redução da jornada do motorista de transporte público coletivo de caráter urbano para trinta e seis horas semanais. Essa duração corresponde a seis horas diárias de trabalho, em jornada de seis dias semanais ou a 7 horas e 16 minutos, em caso de jornada semanal de cinco dias.

Além disso, delimitamos as situações nas quais essa redução é aplicada, adaptando, para tanto as definições de transporte de caráter urbano, estabelecidas pela Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Acreditamos que a adoção dessa medida é essencial para estabelecer um necessário equilíbrio entre as necessidades dos trabalhadores e dos empresários do ramo e promove uma mais que devida adaptação da Lei às condições de trabalho especiais dos motoristas de transporte coletivo de caráter urbano.

Por esse motivo pedimos apoio de nossos pares para a aprovação do Projeto.

Sala das Sessões, em 14 de abril de 2015.

Deputado **Alfredo Nascimento**
LEGISLAÇÃO CITADA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição,

DECRETA:

.....
 TÍTULO III

DAS NORMAS ESPECIAIS DE TUTELA DO TRABALHO

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES ESPECIAIS SOBRE DURAÇÃO E CONDIÇÕES DE TRABALHO

.....
 Seção IV-A

Do Serviço do Motorista Profissional

(Seção acrescida pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação) (Vide Lei nº 13.103, de 2/3/2015)

Art. 235-A. Ao serviço executado por motorista profissional aplicam-se os preceitos especiais desta Seção. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação) (Vide Lei nº 13.103, de 2/3/2015)*

Art. 235-B. São deveres do motorista profissional: *(Vide Lei nº 13.103, de 2/3/2015)*

I - estar atento às condições de segurança do veículo;

II - conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância aos princípios de direção defensiva;

III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso;

IV - zelar pela carga transportada e pelo veículo;

V - colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública;

VI - (VETADO);

VII - submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado.

Parágrafo único. A inobservância do disposto no inciso VI e a recusa do empregado em submeter-se ao teste e ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII serão consideradas infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho. *(Vide Lei nº 13.103, de 2/3/2015)*

§ 1º Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias.

§ 2º Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do

empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso.

§ 3º Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas.

§ 4º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.

§ 5º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.

§ 6º O excesso de horas de trabalho realizado em um dia poderá ser compensado, pela correspondente diminuição em outro dia, se houver previsão em instrumentos de natureza coletiva, observadas as disposições previstas nesta Consolidação.

§ 7º (VETADO).

§ 8º São consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias.

§ 9º As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento). ([Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação](#))

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, serão observados: ([Vide Lei nº 13.103, de 2/3/2015](#))

I - intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o de intervalo de descanso, desde que não completadas as 4 (quatro) horas ininterruptas de direção;

II - intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo coincidir ou não com o intervalo de descanso do inciso I;

III - repouso diário do motorista obrigatoriamente com o veículo estacionado, podendo ser feito em cabine leito do veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em hotel, ressalvada a hipótese da direção em dupla de motoristas prevista no § 6º do art. 235-E. ([Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação](#))

Art. 235-E. Ao transporte rodoviário de cargas em longa distância, além do previsto no art. 235-D, serão aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada. ([Vide Lei nº 13.103, de 2/3/2015](#))

§ 1º Nas viagens com duração superior a 1 (uma) semana, o descanso semanal será de 36 (trinta e seis) horas por semana trabalhada ou fração semanal trabalhada, e seu gozo ocorrerá no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou em seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido descanso.

§ 2º (VETADO).

§ 3º É permitido o fracionamento do descanso semanal em 30 (trinta) horas mais 6 (seis) horas a serem cumpridas na mesma semana e em continuidade de um período de repouso diário.

§ 4º O motorista fora da base da empresa que ficar com o veículo parado por tempo superior à jornada normal de trabalho fica dispensado do serviço, exceto se for exigida permanência junto ao veículo, hipótese em que o tempo excedente à jornada será considerado de espera.

§ 5º Nas viagens de longa distância e duração, nas operações de carga ou descarga e nas fiscalizações em barreiras fiscais ou aduaneira de fronteira, o tempo parado que exceder a jornada normal será computado como tempo de espera e será indenizado na forma do § 9º do art. 235-C.

§ 6º Nos casos em que o empregador adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo, o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver

em repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% (trinta por cento) da hora normal.

§ 7º É garantido ao motorista que trabalha em regime de revezamento repouso diário mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado.

§ 8º (VETADO).

§ 9º Em caso de força maior, devidamente comprovado, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional poderá ser elevada pelo tempo necessário para sair da situação extraordinária e chegar a um local seguro ou ao seu destino.

§ 10. Não será considerado como jornada de trabalho nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração o período em que o motorista ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo do intervalo de repouso diário ou durante o gozo de seus intervalos intrajornadas.

§ 11. Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado, e que a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3º do art. 235-C, esse tempo não será considerado como jornada de trabalho, a não ser o tempo restante, que será considerado de espera.

§ 12. Aplica-se o disposto no § 6º deste artigo ao transporte de passageiros de longa distância em regime de revezamento. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação\)*](#)

Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista, em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação\)*](#) [*\(Vide Lei nº 13.103, de 2/3/2015\)*](#)

Art. 235-G. É proibida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação\)*](#) [*\(Vide Lei nº 13.103, de 2/3/2015\)*](#)

Art. 235-H. Outras condições específicas de trabalho do motorista profissional, desde que não prejudiciais à saúde e à segurança do trabalhador, incluindo jornadas especiais, remuneração, benefícios, atividades acessórias e demais elementos integrantes da relação de emprego, poderão ser previstas em convenções e acordos coletivos de trabalho, observadas as demais disposições desta Consolidação. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação\)*](#) [*\(Vide Lei nº 13.103, de 2/3/2015\)*](#)

Seção V

Do Serviço Ferroviário

Art. 236. No serviço ferroviário - considerado este o de transporte em estradas de ferro abertas ao tráfego público, compreendendo a administração, construção, conservação e remoção das vias férreas e seus edifícios, obras-de-arte, material rodante, instalações complementares e acessórias, bem como o serviço de tráfego, de telegrafia, telefonia e funcionamento de todas as instalações ferroviárias – aplicam-se os preceitos especiais constantes desta Seção.

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação

das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o *caput* deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.801, DE 2015 **(Do Sr. Roberto Sales)**

Acrescenta artigo à Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para proibir ao trabalhador acumular as funções de motorista profissional de transporte coletivo e cobrador.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2163/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Seção IV-A do Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art. 235-I. É vedado ao motorista profissional de transporte coletivo rodoviário, urbano ou interurbano, exercer, cumulativamente, a função de cobrador.”

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Com o objetivo de reduzir despesas, muitas empresas de transporte coletivo urbano transporte coletivo rodoviário, urbano ou interurbano, exigem dos motoristas o exercício cumulativo da função de cobrador.

Porém tal prática traz inúmeros prejuízos e riscos não apenas ao trabalhador, mas a toda população que necessita do transporte coletivo em seu dia a dia.

O acúmulo dessas atribuições e responsabilidades só contribui para gerar mais estresse, interferindo no desempenho profissional do motorista e colocando em risco sua vida e a de terceiros, pois importa sobrecarga, superexploração, desemprego dos trocadores e, pior, risco para os passageiros, pois é comum o motorista dirigir e cuidar do troco ao mesmo tempo.

Além disso, ao ter que, em cada parada, controlar a entrada dos passageiros, receber o pagamento pelos bilhetes, calcular e devolver o troco, o motorista deixa de prestar atenção ao trânsito à sua volta, e o ônibus demora mais para sair de cada parada, pois só se pode dar a partida depois que toda essa operação tiver sido concluída, acarretando maior probabilidade de atrasos e reclamações por parte dos usuários do serviço.

É importante lembrarmos que as empresas de transporte coletivo são concessionárias públicas e não podem meramente obter mais lucros em detrimento da integridade física e psíquica dos seus empregados, pois sempre deverá prevalecer, em nosso ordenamento jurídico, a proteção à vida e a redução dos riscos inerentes ao trabalho.

A proibição do acúmulo de funções, portanto, não é apenas uma medida de proteção ao trabalhador, mas de toda a sociedade brasileira.

Diante do exposto, apresentamos este projeto de lei, na certeza de sua aprovação por esta Casa.

Sala das Sessões, em 03 de junho de 2015.

Deputado **ROBERTO SALES**
PRB/RJ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da

Constituição,
DECRETA:

.....
TÍTULO III
DAS NORMAS ESPECIAIS DE TUTELA DO TRABALHO

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES ESPECIAIS SOBRE DURAÇÃO E CONDIÇÕES DE TRABALHO
.....

Seção IV-A
**Do Serviço do Motorista Profissional
Empregado**

(Seção acrescida pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação da denominação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

.....
Art. 235-H. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

Seção V
Do Serviço Ferroviário

Art. 236. No serviço ferroviário - considerado este o de transporte em estradas de ferro abertas ao tráfego público, compreendendo a administração, construção, conservação e remoção das vias férreas e seus edifícios, obras-de-arte, material rodante, instalações complementares e acessórias, bem como o serviço de tráfego, de telegrafia, telefonia e funcionamento de todas as instalações ferroviárias – aplicam-se os preceitos especiais constantes desta Seção.
.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.902, DE 2015
(Do Sr. Cleber Verde)

Revogar os parágrafos §§ 8º e 9º da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, que. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-1113/1988.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Revogar os §§ 8º e 9º da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, conforme:

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas,

admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias.

§ 1º Será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera.

§ 2º Será assegurado ao motorista profissional empregado intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo esse período coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela [Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no [§ 5º do art. 71 desta Consolidação](#).

§ 3º Dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela [Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período.

§ 4º Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional empregado permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, o repouso diário pode ser feito no veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas.

§ 5º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com o acréscimo estabelecido na [Constituição Federal](#) ou compensadas na forma do [§ 2º do art. 59 desta Consolidação](#).

§ 6º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no [art. 73 desta Consolidação](#).

.....

§ 8º

§ 9º

§ 10. Em nenhuma hipótese, o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário-base diário.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

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

JUSTIFICATIVA

O Presente projeto de lei tem por finalidade revogar os §§ 8º e 9º da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, pelos motivos apresentados:

O caput do art. 7º da Constituição Federal prevê que “São direitos dos trabalhadores urbanos e

rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social”, ou seja, existe um Princípio de que a legislação trabalhista deve sempre visar condições melhores para o trabalhador. Destarte, os dispositivos acima diminuem direitos conquistados e adquiridos pelos motoristas na Lei 12.619/2012, reduzindo de forma sensível à remuneração do trabalhador.

A CLT prevê no art. 244, § 3º, a figura do tempo de prontidão, o qual criado inicialmente para o trabalhador ferroviário, e por via jurisprudencial disseminado por analogia para outras categorias, inclusive a do motorista, prevê que o período em que ficar nas dependências da empresa ou via férrea aguardando ordem será indenizado à razão de 2/3 da hora normal. O texto anterior a vigência da presente lei previa o pagamento da hora acrescido de 30% ou seja, 130% da hora normal, com a nova redação este percentual reduzido para 30% da hora normal. Considerando os princípios de direito do trabalho, deve ser aplicada a norma mais favorável ao trabalhador, que por analogia, deve o motorista receber o valor como tempo de prontidão, pois a essência conceitual entre as duas terminologia (tempo de espera e prontidão) são iguais, vez que o empregado motorista fica no veículo aguardando ordem para iniciar ou terminar a jornada de trabalho. Outro aspecto é que a norma deve ser interpretada de forma que as indicações de locais feitas pelo § 8º do art. 235-C da CLT são meramente exemplificativo, ou seja, não são restritos a estes locais, pois o que se pretende remunerar é o período em que o motorista for obrigado a permanecer no veículo e aguardar que a qualquer momento seja chamado para realizar tarefas, sendo que esta expectativa impede, por exemplo, o descanso, até porque iniciado um intervalo de descanso não poderá ser interrompido.

Neste sentido, solicito o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente proposta.

Brasília, em 11 de junho de 2015.

DEPUTADO CLEBER VERDE
PRB/MA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

.....
TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS

CAPÍTULO II DOS DIREITOS SOCIAIS

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

I - relação de emprego protegida contra despedida arbitrária ou sem justa causa, nos termos de lei complementar, que preverá indenização compensatória, dentre outros direitos;

II - seguro-desemprego, em caso de desemprego involuntário;

III - fundo de garantia do tempo de serviço;

IV - salário mínimo, fixado em lei, nacionalmente unificado, capaz de atender às suas necessidades vitais básicas e às de sua família com moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social, com reajustes periódicos que lhe preservem o poder aquisitivo, sendo vedada sua vinculação para qualquer fim;

V - piso salarial proporcional à extensão e à complexidade do trabalho;

VI - irredutibilidade do salário, salvo o disposto em convenção ou acordo coletivo;

VII - garantia de salário, nunca inferior ao mínimo, para os que percebem remuneração variável;

VIII - décimo terceiro salário com base na remuneração integral ou no valor da aposentadoria;

IX - remuneração do trabalho noturno superior à do diurno;

X - proteção do salário na forma da lei, constituindo crime sua retenção dolosa;

XI - participação nos lucros, ou resultados, desvinculada da remuneração, e, excepcionalmente, participação na gestão da empresa, conforme definido em lei;

XII - salário-família pago em razão do dependente do trabalhador de baixa renda nos termos da lei; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\)*](#)

XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho;

XIV - jornada de seis horas para o trabalho realizado em turnos ininterruptos de revezamento, salvo negociação coletiva;

XV - repouso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos;

XVI - remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em cinquenta por cento à do normal;

XVII - gozo de férias anuais remuneradas com, pelo menos, um terço a mais do que o salário normal;

XVIII - licença à gestante, sem prejuízo do emprego e do salário, com a duração de cento e vinte dias;

XIX - licença-paternidade, nos termos fixados em lei;

XX - proteção do mercado de trabalho da mulher, mediante incentivos específicos, nos termos da lei;

XXI - aviso prévio proporcional ao tempo de serviço, sendo no mínimo de trinta dias, nos termos da lei;

XXII - redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança;

XXIII - adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, na forma da lei;

XXIV - aposentadoria;

XXV - assistência gratuita aos filhos e dependentes desde o nascimento até 5 (cinco) anos de idade em creches e pré-escolas; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006\)*](#)

XXVI - reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho;

XXVII - proteção em face da automação, na forma da lei;

XXVIII - seguro contra acidentes de trabalho, a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que este está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa;

XXIX - ação, quanto aos créditos resultantes das relações de trabalho, com prazo prescricional de cinco anos para os trabalhadores urbanos e rurais, até o limite de dois anos após a extinção do contrato de trabalho; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000)*

a) *(Alínea revogada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000)*

b) *(Alínea revogada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000)*

XXX - proibição de diferença de salários, de exercício de funções e de critério de admissão por motivo de sexo, idade, cor ou estado civil;

XXXI - proibição de qualquer discriminação no tocante a salário e critérios de admissão do trabalhador portador de deficiência;

XXXII - proibição de distinção entre trabalho manual, técnico e intelectual ou entre os profissionais respectivos;

XXXIII - proibição de trabalho noturno, perigoso ou insalubre a menores de dezoito e de qualquer trabalho a menores de dezesseis anos, salvo na condição de aprendiz, a partir de quatorze anos; *(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998)*

XXXIV - igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso.

Parágrafo único. São assegurados à categoria dos trabalhadores domésticos os direitos previstos nos incisos IV, VI, VII, VIII, X, XIII, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XXI, XXII, XXIV, XXVI, XXX, XXXI e XXXIII e, atendidas as condições estabelecidas em lei e observada a simplificação do cumprimento das obrigações tributárias, principais e acessórias, decorrentes da relação de trabalho e suas peculiaridades, os previstos nos incisos I, II, III, IX, XII, XXV e XXVIII, bem como a sua integração à previdência social. *(Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 72, de 2013)*

Art. 8º É livre a associação profissional ou sindical, observado o seguinte:

I - a lei não poderá exigir autorização do Estado para a fundação de sindicato, ressalvado o registro no órgão competente, vedadas ao poder público a interferência e a intervenção na organização sindical;

II - é vedada a criação de mais de uma organização sindical, em qualquer grau, representativa de categoria profissional ou econômica, na mesma base territorial, que será definida pelos trabalhadores ou empregadores interessados, não podendo ser inferior à área de um Município;

III - ao sindicato cabe a defesa dos direitos e interesses coletivos ou individuais da categoria, inclusive em questões judiciais ou administrativas;

IV - a assembléia geral fixará a contribuição que, em se tratando de categoria profissional, será descontada em folha, para custeio do sistema confederativo da representação sindical respectiva, independentemente da contribuição prevista em lei;

V - ninguém será obrigado a filiar-se ou a manter-se filiado a sindicato;

VI - é obrigatória a participação dos sindicatos nas negociações coletivas de trabalho;

VII - o aposentado filiado tem direito a votar e ser votado nas organizações sindicais;

VIII - é vedada a dispensa do empregado sindicalizado a partir do registro da candidatura a cargo de direção ou representação sindical e, se eleito, ainda que suplente, até um ano após o final do mandato, salvo se cometer falta grave nos termos da lei.

Parágrafo único. As disposições deste artigo aplicam-se à organização de sindicatos rurais e de colônias de pescadores, atendidas as condições que a lei estabelecer.

LEI Nº 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho

- CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
Art. 6º A Seção IV-A do Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"TÍTULO III

..... CAPÍTULO I

..... Seção IV-A

Do Serviço do Motorista Profissional Empregado

.....
'Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias.

§ 1º Será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera.

§ 2º Será assegurado ao motorista profissional empregado intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo esse período coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no § 5º do art. 71 desta Consolidação.

§ 3º Dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período.

§ 4º Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional empregado permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, o repouso diário pode ser feito no veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas.

§ 5º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com o acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou compensadas na forma do § 2º do art. 59 desta Consolidação.

§ 6º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.

.....
§ 8º São considerados tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias.

§ 9º As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal.

§ 10. Em nenhuma hipótese, o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário-base diário.

§ 11. Quando a espera de que trata o § 8º for superior a 2 (duas) horas ininterruptas e for exigida a permanência do motorista empregado junto ao veículo, caso o local ofereça condições adequadas, o tempo será considerado como de repouso para os fins do intervalo de que tratam os §§ 2º e 3º, sem prejuízo do disposto no § 9º.

§ 12. Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º.

§ 13. Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos.

§ 14. O empregado é responsável pela guarda, preservação e exatidão das informações contidas nas anotações em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou no registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, ou nos rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos, instalados nos veículos, normatizados pelo Contran, até que o veículo seja entregue à empresa.

§ 15. Os dados referidos no § 14 poderão ser enviados a distância, a critério do empregador, facultando-se a anexação do documento original posteriormente.

§ 16. Aplicam-se as disposições deste artigo ao ajudante empregado nas operações em que acompanhe o motorista.' (NR)

'Art. 235-D. Nas de longa distância viagens com duração superior a 7 (sete) dias, o repouso semanal será de 24 (vinte e quatro) horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas, totalizando 35 (trinta e cinco) horas, usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso.

I - revogado;

II - revogado;

III - revogado.

§ 1º É permitido o fracionamento do repouso semanal em 2 (dois) períodos, sendo um destes de, no mínimo, 30 (trinta) horas ininterruptas, a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário, que deverão ser usufruídos no retorno da viagem.

§ 2º A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância de que trata o caput fica limitada ao número de 3 (três) descansos consecutivos.

§ 3º O motorista empregado, em viagem de longa distância, que ficar com o veículo parado após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias fica dispensado do serviço, exceto se for expressamente autorizada a sua permanência junto ao veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera.

§ 4º Não será considerado como jornada de trabalho, nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o motorista empregado ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo dos intervalos de repouso.

§ 5º Nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 (setenta e duas) horas.

§ 6º Em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de jornada de que trata o art. 235-C, devidamente registradas, e desde que não se comprometa a segurança rodoviária, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional empregado poderá ser elevada pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino.

§ 7º Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado e em que o veículo disponha de cabine leito ou a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3º do art. 235-C, esse tempo será considerado como tempo de descanso.

§ 8º Para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro poderão ser aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada, cujas condições de trabalho serão fixadas em convenção ou acordo coletivo de modo a assegurar as adequadas condições de viagem e entrega ao destino final.' (NR)

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovada a Consolidação das Leis do Trabalho, que a este decreto-lei acompanha, com as alterações por ela introduzidas na legislação vigente.

Parágrafo único. Continuam em vigor as disposições legais transitórias ou de emergência, bem como as que não tenham aplicação em todo o território nacional.

Art. 2º O presente decreto-lei entrará em vigor em 10 de novembro de 1943.

Rio de Janeiro, 1 de maio de 1943, 122º da Independência e 55º da República.

GETÚLIO VARGAS.

Alexandre Marcondes Filho.

CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO

TÍTULO II

DAS NORMAS GERAIS DE TUTELA DO TRABALHO

CAPÍTULO II

DA DURAÇÃO DO TRABALHO

Seção II

Da Jornada de Trabalho

Art. 59. A duração normal do trabalho poderá ser acrescida de horas suplementares, em número não excedente de 2 (duas), mediante 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. ([Vide art. 7º, XVI da Constituição Federal de 1988](#))

§ 2º Poderá ser dispensado o acréscimo de salário se, por força de acordo ou convenção coletiva de trabalho, o excesso de horas em um dia for compensado pela correspondente diminuição em outro dia, de maneira que não exceda, no período máximo de um ano, à soma das jornadas semanais de trabalho previstas, nem seja ultrapassado o limite máximo de dez horas diárias. ([Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.164-41, de 24/8/2001](#))

§ 3º Na hipótese de rescisão do contrato de trabalho sem que tenha havido a compensação

integral da jornada extraordinária, na forma do parágrafo anterior, fará o trabalhador jus ao pagamento das horas extras não compensadas, calculadas sobre o valor da remuneração na data da rescisão. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.601, de 21/1/1998\)](#)

§ 4º Os empregados sob o regime de tempo parcial não poderão prestar horas extras. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 2.164-41, de 24/8/2001\)](#)

Art. 60. Nas atividades insalubres, assim consideradas as constantes dos quadros mencionados no capítulo "Da Segurança e Medicina do Trabalho", ou que neles venham a ser acrescidas por ato do Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, quaisquer prorrogações só poderão ser acordadas mediante licença prévia das autoridades competentes em matéria de higiene do trabalho, as quais, para esse efeito, procederão aos necessários exames locais e à verificação dos métodos e processos de trabalho, quer diretamente, quer por intermédio de autoridades sanitárias federais, estaduais e municipais, com quem entrarão em entendimento para tal fim. [\(Expressão "Higiene e Segurança do Trabalho" alterada pela Lei nº 6.514, de 22/12/1977\)](#) [\(Vide art. 7º, XXXIII da Constituição Federal de 1988\)](#)

Seção IV Do Trabalho Noturno

Art. 73. Salvo nos casos de revezamento semanal ou quinzenal, o trabalho noturno terá remuneração superior à do diurno e, para esse efeito, sua remuneração terá um acréscimo de 20% (vinte por cento), pelo menos, sobre a hora diurna. [\("Caput" do artigo com redação dada pelo Decreto-Lei nº 9.666, de 28/8/1946\)](#) [\(Vide art. 7º, XVI da Constituição Federal de 1988\)](#)

§ 1º A hora do trabalho noturno será computada como de 52(cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos. [\(Parágrafo com redação dada pelo Decreto-Lei nº 9.666, de 28/8/1946\)](#)

§ 2º Considera-se noturno, para os efeitos deste artigo, o trabalho executado entre as 22 (vinte duas) horas de um dia e as 5 (cinco) horas do dia seguinte. [\(Parágrafo com redação dada pelo Decreto-Lei nº 9.666, de 28/8/1946\)](#) [\(Vide art. 7º da Lei nº 5.889, de 8/7/1973\)](#)

§ 3º O acréscimo, a que se refere o presente artigo, em se tratando de empresas que não mantêm, pela natureza de suas atividades, trabalho noturno habitual, será feito, tendo em vista os quantitativos pagos por trabalhos diurnos de natureza semelhante. Em relação às empresas cujo trabalho noturno decorra da natureza de suas atividades, o aumento será calculado sobre o salário mínimo geral vigente na região, não sendo devido quando exceder desse limite, já acrescido da percentagem. [\(Parágrafo acrescido pelo Decreto-Lei nº 9.666, de 28/8/1946\)](#)

§ 4º Nos horários mistos, assim entendidos os que abrangem períodos diurnos e noturnos, aplica-se às horas de trabalho noturno o disposto neste artigo e seus parágrafos. [\(Primitivo § 3º renumerado pelo Decreto-Lei nº 9.666, de 28/8/1946\)](#)

§ 5º Às prorrogações do trabalho noturno aplica-se o disposto neste capítulo. [\(Primitivo § 4º renumerado pelo Decreto-Lei nº 9.666, de 28/8/1946\)](#)

Seção V Do Quadro de Horário

Art. 74. O horário do trabalho constará de quadro, organizado conforme modelo expedido pelo Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio e afixado em lugar bem visível. Esse quadro será discriminativo no caso de não ser o horário único para todos os empregados de uma mesma seção ou turma.

§ 1º O horário de trabalho será anotado em registro de empregados com a indicação de acordos ou contratos coletivos porventura celebrados.

§ 2º Para os estabelecimentos de mais de dez trabalhadores será obrigatória a anotação da hora de entrada e de saída, em registro manual, mecânico ou eletrônico, conforme instruções a serem

expedidas pelo Ministério do Trabalho, devendo haver pré-assinalação do período de repouso. [*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 7.855, de 24/10/1989\)*](#)
 § 3º Se o trabalho for executado fora do estabelecimento, o horário dos empregados constará, explicitamente, de ficha ou papeleta em seu poder, sem prejuízo do que dispõe o § 1º deste artigo.

.....
 TÍTULO III
 DAS NORMAS ESPECIAIS DE TUTELA DO TRABALHO

CAPÍTULO I
 DAS DISPOSIÇÕES ESPECIAIS SOBRE DURAÇÃO E CONDIÇÕES DE TRABALHO

.....
 Seção III
 Dos Músicos Profissionais

.....
 Seção IV-A
 Do Serviço do Motorista Profissional

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias. [*\(“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)*](#)

§ 1º Será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera. [*\(Primitivo § 2º acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, renumerado e com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)*](#)

§ 2º Será assegurado ao motorista profissional empregado intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo esse período coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no § 5º do art. 71 desta Consolidação. [*\(Primitivo § 3º acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, renumerado e com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação, produzindo efeitos nos termos do art. 12 da referida Lei\)*](#)

§ 3º Dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação, produzindo efeitos nos termos do art. 12 da referida Lei\)*](#)

§ 4º Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional empregado permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, o repouso diário pode ser feito no veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas. [*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)*](#)

§ 5º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com o acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou compensadas na forma do § 2º do art. 59 desta Consolidação. (Primitivo § 4º acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, renumerado e com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 6º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação. (Primitivo § 5º acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, renumerado e com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 7º (VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012)

§ 8º São considerados tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 9º As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 10. Em nenhuma hipótese, o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário-base diário. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 11. Quando a espera de que trata o § 8º for superior a 2 (duas) horas ininterruptas e for exigida a permanência do motorista empregado junto ao veículo, caso o local ofereça condições adequadas, o tempo será considerado como de repouso para os fins do intervalo de que tratam os §§ 2º e 3º, sem prejuízo do disposto no § 9º. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 12. Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 13. Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 14. O empregado é responsável pela guarda, preservação e exatidão das informações contidas nas anotações em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou no registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, ou nos rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos, instalados nos veículos, normatizados pelo Contran, até que o veículo seja entregue à empresa. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 15. Os dados referidos no § 14 poderão ser enviados a distância, a critério do empregador, facultando-se a anexação do documento original posteriormente. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

§ 16. Aplicam-se as disposições deste artigo ao ajudante empregado nas operações em que acompanhe o motorista. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

Art. 235-D. Nas de longa distância viagens com duração superior a 7 (sete) dias, o repouso

semanal será de 24 (vinte e quatro) horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas, totalizando 35 (trinta e cinco) horas, usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso: [“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação](#)

.....

Seção III
Dos Músicos Profissionais

.....

Seção IV-A
Do Serviço do Motorista Profissional
Empregado

.....

Seção V
Do Serviço Ferroviário

.....

Art. 244. As estradas de ferro poderão ter empregados extranumerários, de sobreaviso e de prontidão, para executarem serviços imprevistos ou para substituições de outros empregados que falem à escala organizada.

§ 1º Considera-se "extranumerário" o empregado não efetivo, candidato à efetivação, que se apresentar normalmente ao serviço, embora só trabalhe quando for necessário. O extranumerário só receberá os dias de trabalho efetivo.

§ 2º Considera-se de "sobreaviso" o empregado efetivo, que permanecer em sua própria casa, aguardando a qualquer momento o chamado para o serviço. Cada escala de "sobreaviso" será, no máximo, de 24 (vinte e quatro) horas. As horas de "sobreaviso", para todos os efeitos, serão contadas à razão de 1/3 (um terço) do salário normal.

§ 3º Considera-se "prontidão" o empregado que ficar nas dependências da Estrada, aguardando ordens. A escala de prontidão será, no máximo, de 12 (doze) horas. As horas de prontidão serão, para todos os efeitos, contadas à razão de 2/3 (dois terços) do salário-hora normal.

§ 4º Quando, no estabelecimento ou dependência em que se achar o empregado, houver facilidade de alimentação, as 12 (doze) horas de prontidão, a que se refere o parágrafo anterior, poderão ser contínuas. Quando não existir essa facilidade, depois de 6 (seis) horas de prontidão, haverá sempre um intervalo de 1 (uma) hora para cada refeição, que não será, nesse caso, computada como de serviço. [\(Artigo com redação original restabelecida pelo Decreto-Lei nº 5, de 4/4/1966\)](#)

Art. 245. O horário normal de trabalho dos cabineiros nas estações de tráfego intenso não excederá de 8 (oito) horas e deverá ser dividido em 2 (dois) turnos com intervalo não inferior a 1 (uma) hora de repouso, não podendo nenhum turno ter duração superior a 5 (cinco) horas, com um período de descanso entre 2 (duas) jornadas de trabalho de 14 (quatorze) horas consecutivas.

.....

.....

LEI Nº 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto- Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º [*\(Revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)*](#)

Art. 2º [*\(Revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)*](#)

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.304, DE 2015

(Do Sr. Cabo Daciolo)

Dispõe sobre proibição de atividade concomitante de motorista e cobrador de passagens em transportes coletivos rodoviários urbanos e interurbanos e dá outras providências.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-2163/2003.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Artigo 1º - As empresas públicas e/ou privadas, concessionárias de atividades de serviços de transporte coletivo rodoviário, urbano ou interurbano, ficam proibidas de incumbir aos seus motoristas a atribuição, simultânea, de motorista e cobrador de passagens dos referidos transportes coletivos.

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

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

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

JUSTIFICAÇÃO

Com o intuito de reduzir custos operacionais, que não são repassados ao consumidor na redução do preço das tarifas, as empresas de transporte coletivo rodoviário, urbano ou interurbano, sejam públicas ou privadas, atribuem ao motorista de ônibus outra função: a de cobrador.

Isso gera um desgaste ainda maior aos motoristas que, segundo estatísticas, são

detentores dos maiores índices de doenças do coração, estresse, penosidade e periculosidade.

Assim, faz-se necessário proibir que as empresas públicas e/ou privadas, concessionárias de atividades de serviços de transporte coletivo rodoviário, urbano ou interurbano, incumbam aos seus motoristas a atribuição, simultânea, de motorista e cobrador de passagens dos referidos transportes coletivos.

Além disso, o descumprimento dessa determinação sujeitará à empresa infratora as sanções prescritas na Consolidação das Leis Trabalhistas – CLT e na Lei de Concessões.

Ante o exposto, submetemos aos nobres pares a presente proposição, e contamos com o apoio para sua aprovação.

Sala das Sessões, em 14 de outubro de 2015.

CABO DACIOLO
DEPUTADO FEDERAL
Sem Partido/RJ

PROJETO DE LEI N.º 3.854, DE 2015

(Do Sr. Laudivio Carvalho)

Acrescenta artigos à Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para proibir ao trabalhador acumular as funções de motorista profissional de transporte coletivo e cobrador.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2163/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Seção IV-A do Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescida dos seguintes artigos:

“Art. 235-I. O veículo destinado ao transporte coletivo regular de passageiros será

conduzido, em seu itinerário, por um motorista profissional que deverá ser acompanhado por um agente de bordo (trocador ou cobrador) ”. (NR)

“Art. 235-J. É vedado o acúmulo de funções ao motorista profissional de transporte coletivo rodoviário, urbano ou interurbano”. (NR)

“Art. 235-L. Fica estabelecido como função de motorista apenas o ato de conduzir o veículo, conforme o Código Brasileiro de Trânsito”. (NR)

“Art-235-M. A empresa que descumprir o disposto nesta Lei, sofrerá sanções prescritas na Consolidação das Leis Trabalhistas –CLT e na Lei de Concessões. “ (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

As empresas de transporte coletivo rodoviário, urbano ou interurbano, com intuito de economizar despesas estão exigindo dos motoristas o acúmulo de funções, fazendo com que os mesmos exerçam a função de cobrador.

Ressalte-se que o acúmulo de funções coloca em risco a segurança dos passageiros e dos motoristas, porque, ao receber o dinheiro e devolver o troco, o motorista tem sua atenção desviada.

Ademais, o acúmulo de funções está levando ao desemprego de milhares de cobradores em todo país.

O acúmulo dessas atribuições só contribui para gerar mais estresse, interferindo no desempenho profissional do motorista e colocando em risco sua vida e a de terceiros, pois é comum o motorista dirigir e cuidar do troco ao mesmo tempo.

É importante ressaltar, que as empresas de transporte coletivo são concessionárias públicas e não podem obter mais lucros em detrimento da integridade física e psíquica dos seus empregados.

Portanto, o acúmulo das funções não é apenas uma medida de proteção ao trabalhador, mas de todos os usuários do transporte coletivo do país.

Diante do exposto, conto com o apoio dos nossos Pares para aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, 08 de dezembro de 2015

Deputado Laudívio Carvalho
PMDB/MG

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovada a Consolidação das Leis do Trabalho, que a este decreto-lei acompanha, com as alterações por ela introduzidas na legislação vigente.

Parágrafo único. Continuam em vigor as disposições legais transitórias ou de emergência, bem como as que não tenham aplicação em todo o território nacional.

Art. 2º O presente decreto-lei entrará em vigor em 10 de novembro de 1943.

Rio de Janeiro, 1 de maio de 1943, 122º da Independência e 55º da República.

GETÚLIO VARGAS.

Alexandre Marcondes Filho.

.....
 TÍTULO III

DAS NORMAS ESPECIAIS DE TUTELA DO TRABALHO

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES ESPECIAIS SOBRE DURAÇÃO E CONDIÇÕES DE TRABALHO

.....
 Seção IV-A

Do Serviço do Motorista Profissional

Empregado

(Seção acrescida pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação da denominação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

Art. 235-A. Os preceitos especiais desta Seção aplicam-se ao motorista profissional empregado: *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros; *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

II - de transporte rodoviário de cargas. *(Inciso acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 235-B. São deveres do motorista profissional empregado: *(“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

I - estar atento às condições de segurança do veículo; *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação)*

II - conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância aos princípios de direção

defensiva; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso controlado e registrado na forma do previsto no art. 67-E da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

IV - zelar pela carga transportada e pelo veículo; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

V - colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, publicada no DOU de 2/5/2012, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

VI - [\(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012\)](#)

VII - submeter-se a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, pelo menos uma vez a cada 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, podendo ser utilizado para esse fim o exame obrigatório previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

Parágrafo único. A recusa do empregado em submeter-se ao teste ou ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII será considerada infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei. [\(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias. [\(“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 1º Será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera. [\(Primitivo § 2º acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, renumerado e com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 2º Será assegurado ao motorista profissional empregado intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo esse período coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no § 5º do art. 71 desta Consolidação. [\(Primitivo § 3º acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, renumerado e com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação, produzindo efeitos nos termos do art. 12 da referida Lei\)](#)

§ 3º Dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação, produzindo efeitos nos termos do art. 12 da referida Lei\)](#)

§ 4º Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional empregado permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, o repouso diário pode ser feito no veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 5º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com o acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou compensadas na forma do § 2º do art. 59 desta Consolidação. [\(Primitivo § 4º acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, renumerado e com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 6º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação. [\(Primitivo § 5º acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, renumerado e com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 7º [\(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012\)](#)

§ 8º São considerados tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 9º As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 10. Em nenhuma hipótese, o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário-base diário. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 11. Quando a espera de que trata o § 8º for superior a 2 (duas) horas ininterruptas e for exigida a permanência do motorista empregado junto ao veículo, caso o local ofereça condições adequadas, o tempo será considerado como de repouso para os fins do intervalo de que tratam os §§ 2º e 3º, sem prejuízo do disposto no § 9º. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 12. Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 13. Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 14. O empregado é responsável pela guarda, preservação e exatidão das informações contidas nas anotações em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou no registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, ou nos rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos, instalados nos veículos, normatizados pelo Contran, até que o veículo seja entregue à empresa. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 15. Os dados referidos no § 14 poderão ser enviados a distância, a critério do empregador, facultando-se a anexação do documento original posteriormente. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 16. Aplicam-se as disposições deste artigo ao ajudante empregado nas operações em que acompanhe o motorista. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 17. O disposto no *caput* deste artigo aplica-se também aos operadores de automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos de construção ou pavimentação e aos operadores de tratores, colheitadeiras, autopropelidos e demais aparelhos automotores destinados a puxar ou a arrastar maquinaria agrícola ou a executar trabalhos agrícolas. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.154, de 30/7/2015\)](#)

Art. 235-D. Nas de longa distância viagens com duração superior a 7 (sete) dias, o repouso semanal será de 24 (vinte e quatro) horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas, totalizando 35 (trinta e cinco) horas, usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso: [\(“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

I - [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

II - [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

III - [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 1º É permitido o fracionamento do repouso semanal em 2 (dois) períodos, sendo um destes de, no mínimo, 30 (trinta) horas ininterruptas, a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário, que deverão ser usufruídos no retorno da viagem. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 2º A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância de que trata o *caput* fica limitada ao número de 3 (três) descansos consecutivos. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 3º O motorista empregado, em viagem de longa distância, que ficar com o veículo parado após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias fica dispensado do serviço, exceto se for expressamente autorizada a sua permanência junto ao veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 4º Não será considerado como jornada de trabalho, nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o motorista empregado ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo dos intervalos de repouso. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 5º Nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 (setenta e duas) horas. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 6º Em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de jornada de que trata o art. 235-C, devidamente registradas, e desde que não se comprometa a segurança rodoviária, a

duração da jornada de trabalho do motorista profissional empregado poderá ser elevada pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 7º Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado e em que o veículo disponha de cabine leito ou a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3º do art. 235-C, esse tempo será considerado como tempo de descanso. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 8º Para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro poderão ser aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada, cujas condições de trabalho serão fixadas em convenção ou acordo coletivo de modo a assegurar as adequadas condições de viagem e entrega ao destino final. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

Art. 235-E. Para o transporte de passageiros, serão observados os seguintes dispositivos: [\(“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

I - é facultado o fracionamento do intervalo de condução do veículo previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, em períodos de no mínimo 5 (cinco) minutos; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

II - será assegurado ao motorista intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo ser fracionado em 2 (dois) períodos e coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no § 5º do art. 71 desta Consolidação; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

III - nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas no curso da mesma viagem, o descanso poderá ser feito com o veículo em movimento, respeitando-se os horários de jornada de trabalho, assegurado, após 72 (setenta e duas) horas, o repouso em alojamento externo ou, se em poltrona correspondente ao serviço de leito, com o veículo estacionado. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 1º [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 2º [\(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012\)](#)

§ 3º [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 4º [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 5º [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 6º [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 7º [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 8º [\(VETADO na Lei nº 12.619, de 30/4/2012\)](#)

§ 9º [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 10. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 11. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 12. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista profissional empregado em regime de compensação. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 235-G. É permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 235-H. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

Seção V

Do Serviço Ferroviário

Art. 236. No serviço ferroviário - considerado este o de transporte em estradas de ferro abertas ao tráfego público, compreendendo a administração, construção, conservação e remoção das vias férreas e seus edifícios, obras-de-arte, material rodante, instalações complementares e acessórias, bem como o serviço de tráfego, de telegrafia, telefonia e funcionamento de todas as instalações ferroviárias – aplicam-se os preceitos especiais constantes desta Seção.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 3.956, DE 2015

(Do Sr. Vicentinho)

Dispõe sobre as atividades dos condutores (as) e cobradores (as) dos veículos de transporte coletivo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2163/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os veículos de transportes coletivos deverão obrigatoriamente ter um cobrador ou cobradora.

Art.2º Ao condutor ou condutora do veículo cabe exclusivamente conduzi-lo, respeitado as regras do Código de Trânsito Brasileiro, bem como as demais normas estabelecidas pela legislação pertinente e pelo poder concedente.

Art.3º O cobrador ou cobradora deverá auxiliar o condutor desenvolvendo as seguintes funções:

I – Cobrar a tarifa dos usuários;

II – Cuidar do movimento da catraca;

III – Prestar informações aos usuários quando solicitado.

IV – Auxiliar o condutor no processo de embarque e desembarque dos usuários, especialmente os idosos e pessoas com deficiência.

Art.4º É expressamente proibido ao condutor proceder a cobrança da tarifa, bem como desenvolver qualquer outra atividade e procedimento alheio a sua função.

Art.5º As empresas concessionárias de transporte coletivo terão prazo de 180 dias, a contar da data da publicação desta, para se adequar à aplicabilidade da presente lei.

JUSTIFICAÇÃO

Recentemente, inúmeras empresas de transporte coletivo, alteraram o sistema de coleta de recursos dos passageiros usuários, extinguindo a figura do cobrador, e mantendo apenas o motorista, que passaria a desempenhar as funções de maneira unificada. Desta forma, será o motorista que efetuará a cobrança dos usuários, recebendo o valor da passagem, calculando o troco e permitindo a entrada de passageiros, além de conduzir o veículo com as diligências necessárias a evitar acidentes.

A Classificação Brasileira de Operações oferece descrição detalhada das funções de motorista de ônibus e de cobrador de transporte coletivo. Para a primeira atividade, tal classificação prevê a seguinte descrição.

“Vistoriar o veículo, verificando o estado dos pneus, o nível de combustível, água e óleo, do cárter e testando freios e parte elétrica, para certificar-se de suas condições de funcionamento; examinar as ordens de serviço, verificando o itinerário a ser seguido, os horários, o número do ônibus, girando a chave de ignição, para aquecê-lo e possibilitar a movimentação do veículo; dirigir o ônibus, manipulando seus comandos de marchas e direção e observando o fluxo do trânsito e a sinalização, para transportar os passageiros; zelar pelo bom andamento da viagem, adotar as medidas cabíveis na prevenção ou solução de qualquer anomalia, para garantir a segurança dos passageiros, transeuntes e outros veículos; providenciar os serviços de manutenção do veículo, comunicando falhas e solicitando reparos, para assegurar seu perfeito estado; recolher o veículo após a jornada de trabalho, conduzindo-o à garagem da empresa, para permitir sua manutenção e abastecimento. Pode cobrar e entregar os bilhetes ao passageiros. Pode efetuar reparos de emergência no

veículos.”

Para a função de cobrador, a mesma Classificação estabelece a seguinte descrição:

“Cobra as passagens aos usuários, recolhendo a importância determinada pela distância a ser percorrida, para obter a quantia relativa ao serviço prestado aos passageiros pela empresa; examina passes apresentados, verificando sua autenticidade, para evitar irregularidades e controlar o uso dos mesmos; apura a arrecadação, efetuando levantamento da fêria do período, comparando-a com o movimento de passageiros e registrando e apresentando o montante obtido, para possibilitar a orientação dos mesmos, auxilia o motorista em manobras e partidas do coletivo, indicando, com a campainha, o momento oportuno para ultrapassagens e embarque dos passageiros, para garantir maior segurança às operações.”

Desta forma, afigura-se inviável o exercício de ambas as atividades pela mesma pessoa, dentro do mesmo período de tempo, regulamentando constitucionalmente. O motorista não tem condições físicas nem psicológicas de realizar tão amplas funções, sem o auxílio de outro profissional, responsável pela cobrança dos usuários. A assunção das novas funções exige do motorista a concentração nas operações de cobrança, de contagem do troco, de separação e ordenação do montante recebido e, ademais, as diligências usuais recomendadas pelo código de Trânsito, que exige atenção do motorista na atividade que exerce. O acúmulo de funções impede que o motorista se fixe em suas atividades de direção, causando danos ao serviço prestado, afetando sobremaneira a segurança do transporte público e a qualidade do serviço, devido ao acréscimo de tempo das viagens e de espera pelo veículo. Diante do exposto, é imprescindível a regulamentação das atividades envolvidas na condução de transportes coletivos intermunicipais para garantir a segurança do trânsito, e os direitos dos usuários, através do exercício da competência comum prevista no artigo 23, XII da Constituição Federal.

Sala das Sessões, em 10 de dezembro de 2015.

DEPUTADO VICENTINHO (PT-SP)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

TÍTULO III
DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

CAPÍTULO II
DA UNIÃO

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

I - zelar pela guarda da Constituição, das leis e das instituições democráticas e conservar o patrimônio público;

II - cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência;

III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico, artístico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos;

IV - impedir a evasão, a destruição e a descaracterização de obras de arte e de outros bens de valor histórico, artístico ou cultural;

V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação, à ciência, à tecnologia, à pesquisa e à inovação; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 85, de 2015, republicada no DOU de 3/3/2015\)*](#)

VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;

VIII - fomentar a produção agropecuária e organizar o abastecimento alimentar;

IX - promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;

X - combater as causas da pobreza e os fatores de marginalização, promovendo a integração social dos setores desfavorecidos;

XI - registrar, acompanhar e fiscalizar as concessões de direitos de pesquisa e exploração de recursos hídricos e minerais em seus territórios;

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional. [*\(Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006\)*](#)

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

I - direito tributário, financeiro, penitenciário, econômico e urbanístico;

II - orçamento;

III - juntas comerciais;

IV - custas dos serviços forenses;

V - produção e consumo;

VI - florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição;

VII - proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico;

VIII - responsabilidade por dano ao meio ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;

IX - educação, cultura, ensino, desporto, ciência, tecnologia, pesquisa, desenvolvimento e inovação; [*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 85, de 2015, republicada no DOU de 3/3/2015\)*](#)

X - criação, funcionamento e processo do juizado de pequenas causas;

XI - procedimentos em matéria processual;

XII - previdência social, proteção e defesa da saúde;

XIII - assistência jurídica e defensoria pública;

XIV - proteção e integração social das pessoas portadoras de deficiência;

XV - proteção à infância e à juventude;

XVI - organização, garantias, direitos e deveres das polícias civis.

§ 1º No âmbito da legislação concorrente, a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais.

§ 2º A competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados.

§ 3º Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades.

§ 4º A superveniência de lei federal sobre normas gerais suspende a eficácia da lei estadual, no que lhe for contrário.

.....
.....
PROJETO DE LEI N.º 4.020, DE 2015
(Do Sr. Vitor Valim)

Dispõe sobre a proibição da duplicidade de função de motorista e cobrador de ônibus em transportes coletivos urbanos e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2163/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É proibido ao motorista profissional de transporte público coletivo urbano de exercer cumulativamente com a função de motorista e cobrador.

Art. 2º As empresas concessionárias de serviço público de atividades de serviços de transporte coletivo urbano, ficam obrigadas a manterem em cada veículo um motorista e um cobrador.

Parágrafo único. O descumprimento desta lei sujeitará a concessionária de serviço público as seguintes penalidades, alternativa ou cumulativamente:

I - Advertência;

II - Multa;

III - cassação da concessão no caso de reincidência

IV- As sanções descritas no Decreto Lei nº, 5.452, de 1º de maio de 1943, que aprova a Consolidação das Leis do Trabalho

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

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta visa proibir a dupla função por parte dos motoristas de ônibus, que também estão autorizados a venderem a passagem a bordo dos veículos de transporte coletivo urbano.

A função de motorista não se confunde, de forma alguma, com a de cobrador, tratando-se de encargo específico como o é o exercício da direção de ônibus.

A duplicidade de função resulta em fator de desatenção do motorista na função de conduzir o veículo, chegando mesmo a apontar como causa de diversos acidentes de trânsito. Além disso, a dupla função provoca também atraso no cumprimento do percurso e maior dificuldade no atendimento de pessoas com deficiências, ou de idosos, gestantes e crianças, apontados entre os inconvenientes causados aos usuários e a população em geral.

Além disso, o projeto vem a fazer uma justiça a esses profissionais que trabalham em veículos de transportes que possuem um desgaste natural devido a problemas no trânsito, bem como a violência a que estão expostos diariamente.

A Constituição Federal atribuiu competência privativa da União para legislar sobre direito do Trabalho, bem como sobre a organização do sistema nacional de emprego e condições par o exercício de profissões.

Diante o exposto conclamamos os nobres parlamentares a apoiarem a presente proposição.

Sala das Sessões, 15 de dezembro de 2015.

Deputado VITOR VALIM

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG

Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL

Seção de Legislação Citada - SELEC

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovada a Consolidação das Leis do Trabalho, que a este decreto-lei acompanha,

com as alterações por ela introduzidas na legislação vigente.

Parágrafo único. Continuam em vigor as disposições legais transitórias ou de emergência, bem como as que não tenham aplicação em todo o território nacional.

Art. 2º O presente decreto-lei entrará em vigor em 10 de novembro de 1943.

Rio de Janeiro, 1 de maio de 1943, 122º da Independência e 55º da República.

GETÚLIO VARGAS.

Alexandre Marcondes Filho.

CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO

TÍTULO I INTRODUÇÃO

Art. 1º Esta Consolidação estatui as normas que regulam as relações individuais e coletivas de trabalho nela previstas.

Art. 2º Considera-se empregador a empresa individual ou coletiva, que, assumindo os riscos de 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.

§ 2º Sempre que uma ou mais empresas, tendo, embora, cada uma delas, personalidade jurídica própria, estiverem sob a direção, controle ou administração de outra, constituindo grupo industrial, comercial ou de qualquer outra atividade econômica, serão, para os efeitos da relação de emprego, solidariamente responsáveis a empresa principal e cada uma das subordinadas.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 5.252, DE 2016 **(Da Sra. Laura Carneiro)**

Regulamenta a profissão de motorista de transporte alternativo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-6105/2009.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei disciplina o exercício da profissão de motorista de transporte alternativo.

Art. 2º Motorista de transporte alternativo é o profissional habilitado para conduzir veículo tipo van, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista, próprio ou de terceiro, para o transporte público remunerado de passageiros.

Parágrafo único. Esta lei não se aplica ao condutor de veículo destinado à condução de escolares.

Art. 3º São requisitos para o exercício da profissão:

- I – habilitação para conduzir veículo motorizado na Categoria D;
- II – ter idade superior a vinte e um anos;
- III – curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básica de veículos, promovido por entidade reconhecida pelo respectivo órgão autorizador;
- IV – certificação específica para exercer a profissão, emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço.

Art. 4º O veículo utilizado para o exercício desta profissão deverá obedecer às características exigidas pela autoridade de trânsito.

Art. 5º São deveres do motorista de transporte alternativo:

- I – atender ao passageiro com cortesia;
- II – vestir-se de forma adequada para o exercício da função;
- III – manter o veículo em condições adequadas de segurança e de higiene;
- IV – manter atualizada a documentação pessoal e do veículo, na forma exigida pelas autoridades competentes;
- V – obedecer à legislação de trânsito.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O país tem vivido problemas crescentes relacionados ao trânsito excessivo de veículos nas cidades e ao número insuficiente de transporte público. Milhares de pessoas sofrem diariamente com esse problema, gastando parte do dia presas no trânsito enquanto poderiam estar usufruindo melhor de seu tempo.

Cientes de que esse é um problema de difícil solução, nem por isso devemos nos eximir de buscar alternativas que minorem o sofrimento da população.

Assim, estamos apresentando uma pequena contribuição em prol desse esforço, propondo a regulamentação da profissão de motorista de transporte alternativo.

Sabemos que é da competência dos municípios organizar e prestar o serviço de transporte coletivo em âmbito local, nos termos previstos no art. 30, inciso V, da Constituição Federal. E é justamente por esse motivo que inúmeros municípios têm regulamentado o transporte alternativo em seus âmbitos de atuação, a exemplo do Município do Rio de Janeiro que aprovou a Lei nº 3.360, de 7 de janeiro de 2002, dispondo sobre o assunto.

Uma vez que os municípios estão regulamentando esse serviço, precisamos estabelecer regras gerais para os condutores desses veículos, haja vista o risco à sociedade que está diretamente relacionado ao exercício da atividade.

Nesse contexto, o nosso objetivo ao regulamentar a profissão é o de estabelecer requisitos e deveres mínimos para aqueles que pretendam exercê-la.

Desse modo, o profissional terá que comprovar a habilitação exigida no Código de Trânsito Brasileiro para a condução de veículos tipo van – Categoria D; idade mínima de vinte e um anos; terá que ter concluído cursos específicos imprescindíveis para o bom exercício da atividade e apresentar certificação emitida pelo órgão competente.

Além disso, estabelecemos os deveres mínimos que devem ser observados pelo motorista ao prestar o serviço, condutas que são devidas, em última instância, aos seus clientes.

Por todos esses motivos, não temos dúvidas quanto ao elevado alcance social do projeto ora apresentado, razão pela qual estamos certas de contar com o apoio de nossos ilustres Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 11 de maio de 2016.

**Deputada Federal LAURA CARNEIRO
(PMDB-RJ)**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

TÍTULO III DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

CAPÍTULO IV DOS MUNICÍPIOS

Art. 30. Compete aos Municípios:

- I - legislar sobre assuntos de interesse local;
- II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;
- III - instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei;
- IV - criar, organizar e suprimir Distritos, observada a legislação estadual;
- V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;
- VI - manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação infantil e de ensino fundamental; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006\)](#)
- VII - prestar, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, serviços de atendimento à saúde da população;
- VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;
- IX - promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e a ação fiscalizadora federal e estadual.

Art. 31. A fiscalização do Município será exercida pelo Poder Legislativo municipal, mediante controle externo, e pelos sistemas de controle interno do Poder Executivo municipal, na forma da lei.

§ 1º O controle externo da Câmara Municipal será exercido com o auxílio dos Tribunais de Contas dos Estados ou do Município ou dos Conselhos ou Tribunais de Contas dos Municípios, onde houver.

§ 2º O parecer prévio, emitido pelo órgão competente, sobre as contas que o Prefeito deve anualmente prestar, só deixará de prevalecer por decisão de dois terços dos membros da Câmara Municipal.

§ 3º As contas dos Municípios ficarão, durante sessenta dias, anualmente, à disposição de qualquer contribuinte, para exame e apreciação, o qual poderá questionar-lhes a legitimidade, nos termos da lei.

§ 4º É vedada a criação de tribunais, Conselhos ou órgãos de contas municipais.

LEI Nº 3.360, DE 7 DE JANEIRO DE 2002

Institui o Serviço de Transporte Urbano Especial Complementar de Passageiros em veículos de

baixa capacidade, denominado de Subsistema do Transporte Urbano Especial Complementar de Passageiros, integrado ao Sistema Municipal de Transporte Coletivo Urbano do Município do Rio de Janeiro e dá outras providências.

O PREFEITO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO,

faço saber que a CÂMARA MUNICIPAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1.º Fica instituído, no Município do Rio de Janeiro, o Serviço de Transporte Urbano Especial Complementar de Passageiros por veículos de baixa capacidade de transporte de passageiros, denominado de Subsistema de Transporte Urbano Especial Complementar de Passageiros, integrado ao Sistema Municipal de Transporte Coletivo de passageiros por ônibus e microônibus do Município do Rio de Janeiro, regido por esta Lei, pela Lei Complementar n.º 3798, no que couber, pela Lei n.º 8666/93, pelo contrato de permissão e pelas demais normas complementares.

Art. 2.º O serviço instituído por esta Lei visa satisfazer as necessidades de deslocamento urbano dos cidadãos dos diversos bairros, regiões, áreas e subáreas de planejamento do Município, não atendidas pelo transporte convencional ou regular de passageiros, vigentes, ou complementar a este, ambos executados nos termos desta Lei.

Art. 3.º O serviço instituído por esta Lei não exclui a permanência e o contínuo aperfeiçoamento técnico e operacional dos outros serviços integrantes do Sistema Municipal de Transportes de Passageiros, em proteção dos interesses dos usuários e de interesse coletivo de maior fluidez da circulação viária.

Parágrafo Único. VETADO

Art. 4.º Será ocorrência a autorização provisória e a título precário a pessoa física organizada ou não sob a forma de cooperativa, mediante o atendimento integral das condições.

I - possuir Van ou Kombi previamente cadastrada na SMTU entre os dias 9 de janeiro de 2001 e 10 de fevereiro de 2001 e obrigatoriamente aprovado em processo de vistoria, em que fique apurado a segurança do veículo, estado de conservação e demais exigências não somente quanto a este, como também quanto à sua documentação e a do seu titular, candidato à autorização provisória, recebendo então cartão provisório de identificação;

II – VETADO

a) VETADO

b) VETADO

c) VETADO

d) VETADO

e) VETADO

f) VETADO

g) VETADO

h) VETADO

Art. 5.º VETADO

Art. 6.º Será admitido, no máximo, um veículo por autorizatório no Subsistema previsto por esta Lei.

Art. 7.º A autorização para a exploração será dada necessariamente ao condutor de veículo motorizado que comprove no que couber, o atendimento aos seguintes requisitos:

I - não exercer qualquer atividade ou negócio em nome pessoal ou em sociedade;

II – VETADO;

III - não haver sido condenado por crime contra o patrimônio, contra os costumes, falimentar comprovado através de certidões criminais negativas dos distribuidores do seu último domicílio.

Art. 8.º Será considerado condutor autorizatório aquele que for credenciado pela SMTU, através da outorga da autorização provisória.

Art. 9.º É considerado de porte obrigatório para os autorizatários a seguinte documentação:

I - Carteira Nacional de Habilitação, categoria “D” conforme o art. 143, inciso IV do Código Brasileiro de Trânsito;

II - Documento Único de Trânsito-DUT;

III - cartão de identificação pessoal do condutor;

IV - cédula de identidade civil;

V - selo de vistoria;

VI - certificado de cadastro de veículo;

VII - nada consta do veículo no DETRAN/RJ.

Art. 10. O selo de vistoria e o certificado de cadastro do veículo terão validade de um ano, renovável, uma única vez, por igual período, dependendo de nova vistoria até a realização do processo licitatório, aplicando-se, no que couber, a Lei Complementar n.º 37, de 14 de julho de 1998.

Art. 11. A ausência da vistoria anual obrigatória sujeitará o autorizatário ao pagamento de multas, além de outras sanções, chegando à cassação da autorização.

Art. 12. Não será permitida a guarda dos veículos em logradouros públicos.

Art. 13. VETADO

Art. 14. Fica o Poder Executivo autorizado a firmar convênio com a Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro para atuar na fiscalização, em conjunto com a Guarda Municipal, e sob a coordenação da SMTR/SMTU.

Art. 15. VETADO

Art. 16. VETADO

Parágrafo Único. A penalidade prevista caput de desemplacamento e remoção será aplicada pela SMTU, no prazo de cinco dias úteis contados do dia da apreensão do veículo, comunicando-se ao DETRAN/RJ.

Art. 17. A disposição do espaço interno do veículo deverá seguir as normas dos padrões técnicos a serem editados pela SMTU.

Art. 18. A frota utilizada deverá adotar veículos com capacidade de, no mínimo nove passageiros, incluído o motorista, e de, no máximo, dezesseis passageiros, incluído o motorista, comprovados pelo DUT, exclusivamente sentados, além de terem obrigatoriamente rodagem simples.

§ 1.º VETADO

§ 2.º As características internas e externas dos veículos obedecerão às normas e especificações técnicas do fabricante e da SMTU, devendo conter equipamento registrador instantâneo de velocidade e tempo (tacógrafo).

§ 3.º Os veículos automotores deverão dispor de controle de itinerário, frequência, velocidade e parada nos pontos.

Art. 19. Os veículos deverão, obrigatoriamente, ter cores diferenciadas de acordo com área de atuação para qual foram autorizados, número de ordem e demais dados identificadores.

Art. 20. O veículo será substituído imediatamente nos seguintes casos:

I - VETADO

II - quando, em caso de acidente ou colisão, a perda for total;

III - quando o veículo não oferecer as condições de segurança e de circulação exigidas pela legislação em vigor.

Art. 21. VETADO.

Art. 22. O transporte de bagagem está incluído no valor da passagem, não comportando qualquer acréscimo.

Art. 23. Os autorizatários estão obrigados a acatar as disposições legais e regulamentares, plano operacional e instruções complementares estabelecidas pela SMTU e especial;

I - manter o veículo em perfeitas condições de segurança e conforto;

II - recusar passageiros que portem qualquer tipo de arma, exceto autoridades policiais.

Art. 24. O autorizatário deverá apresentar apólice de seguro obrigatório e, também, seguro de responsabilidade civil, em favor de terceiros, por danos por pessoas atingidas e por danos materiais, em valor a ser definido pela SMTU.

Art. 25. O autorizatário que infringir reincidentemente por três vezes, no período de um ano, o Código Disciplinar de Transporte Urbano Especial Complementar, a ser editado pelo Poder Executivo, perderá a sua autorização, garantido o direito de defesa.

Art. 26. A atividade de exploração no serviço de transporte que trata a presente Lei, encontra-se sujeita à incidência do Imposto Sobre Serviços - ISS, na forma de legislação própria, devendo o recolhimento respectivo ser comprovado junto à SMTU.

Art. 27. Cada veículo deverá reservar um lugar para as gratuidades, por viagem, nos veículos com capacidade de nove passageiros a onze passageiros, e dois lugares, por viagem, nos veículos com capacidade de doze a dezesseis passageiros, conforme as gratuidades preconizadas no inciso II do artigo 401 da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro, a Lei n.º 3.167 de 27 de dezembro de 2001 e o Decreto n.º 19.936 de 22 de maio de 2001 que a regulamenta no seu artigo 6.º

Art. 28. Os itinerários serão fixados pela SMTU, que definirá a origem e o destino da linha, vem como as vias de circulação obrigatória.

§ 1.º Quando houver sobreposição com uma ou mais linhas de ônibus existentes, a mesma terá que ocorrer em cem por cento da linha, ou seja, origem e destino, ficando vedada a realização de viagens parciais.

§ 2.º Os pontos de parada específicos, ao longo de seus itinerários, deverão obedecer a uma distância de, no mínimo, cinquenta metros, contatos do início ou término dos pontos de parada do sistema Municipal de Transporte Coletivo por ônibus, e obedecer o disposto no Código Brasileiro de Trânsito.

§ 3.º Fica proibida a parada e o estacionamento de veículos do tipo Van, Kombi ou qualquer similar nos pontos de parada dos ônibus e microônibus a qualquer título, impedindo-se assim que possam angariar passageiros nesses locais ou qualquer outro fim, pena de imposição de multa, por infração, de trezentos reais.

Art. 29. A fiscalização da SMTU poderá determinar a imediata retirada dos veículos de tráfego, sempre que constatar irregularidades ou não cumprimento de normas e determinações referentes as condições de higiene, segurança, conforto e regularização do veículo.

Art. 30. São direitos do usuário:

I - receber serviço de qualidade;

II - ter acesso fácil e permanente a informações sobre itinerário, período operacional e outros dados pertinentes a operação deste serviço;

III - usufruir do transporte com regularidade de roteiros, frequência de viagens, inclusive sábados, domingos e feriados, no horário compreendido entre quatro e vinte e quatro horas;

IV - ter garantia de resposta as reclamações formuladas sobre deficiência na operação do serviço;

V - propor medidas que visem a melhoria do serviço prestado;

VI - ser tratado com urbanidade e respeito pelos autorizatários, bem como pelos agentes da fiscalização da SMTU, Guarda Municipal e Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro;

VII - usufruir da gratuidade em conformidade com a lei.

Art. 31. A SMTU usará a Ouvidoria já existente para garantir ao usuário canal para reclamações, sugestões e informações, objetivando a melhoria e aperfeiçoamento do serviço.

Art. 32. Fica o Poder Executivo autorizado a adotar, no prazo de trinta dias contados da data de aprovação da presente Lei, ampla campanha de divulgação das gratuidades legais em kombis, vans.

Art. 33. O Poder Executivo regulamentará a presente Lei, no prazo de trinta dias, contados da

data da sua publicação.

Art. 34. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

CESAR MAIA

PROJETO DE LEI N.º 8.105, DE 2017

(Do Sr. Silas Freire)

Torna obrigatória a instalação de portais de raios X e outros meios de inspeção para o embarque de passageiros nos terminais rodoviários interestaduais.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3202/2008.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei torna obrigatória a instalação de portais de raios X e outros meios de inspeção para o embarque de passageiros nos terminais rodoviários interestaduais.

Art 2º É obrigatória a instalação de detectores de metais, aparelhos de raios X e outros meios de inspeção para a entrada de pessoas nos terminais rodoviários interestaduais.

§ 1º O ingresso de toda e qualquer pessoa nos terminais rodoviários interestaduais, sem exceções, está condicionado à passagem por um detector de metais e da inspeção de seus pertences em aparelho de raios X ou por meio da utilização de outros tipos de equipamentos que desempenhem funções semelhantes.

§ 2º A pessoa que se negar a passar pelos equipamentos não poderá ter acesso às dependências.

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

JUSTIFICAÇÃO

É sabido que o transporte rodoviário interestadual é alvo de diversos tipos de crimes. É frequente que encontremos, na imprensa, notícias sobre ônibus que são assaltados por pessoas que embarcaram como passageiros. Não raras vezes portando armas de

fogo, esses criminosos ameaçam os demais passageiros em lugares nos quais o restante da quadrilha está esperando. Em decorrência da não obrigatoriedade da inspeção na entrada, acabam ingressando com armas de fogo ou mesmo com outros materiais que podem ser utilizados como armas.

Nesse contexto, a tecnologia existe para melhorar a segurança, sendo muito conhecida a eficácia da utilização de detectores de metais e da inspeção de pertences em aparelhos de raios X para coibir o embarque de armas nos transportes coletivos. Não é sem razão que esses aparelhos são utilizados em aeroportos ao redor do mundo.

Nossa proposta consiste em tornar obrigatória a inspeção de pertences e a passagem de todos pelos portais detectores de metais antes de ter acesso aos veículos rodoviários interestaduais.

Para atingir o objetivo, apresentamos algumas diretrizes em nossa proposta, que deverão ser seguidas tal como a que prevê que todas as pessoas que desejarem embarcar em um transporte interestadual sejam inspecionadas. Caso a pessoa não deseje passar pela revista, esse direito lhe será garantido, entretanto não poderá embarcar.

Na certeza de que a nossa iniciativa se constitui em aperfeiçoamento oportuno e relevante para o ordenamento jurídico federal, esperamos contar com o valioso apoio dos nobres Pares em favor de sua aprovação nesta Casa.

Sala das Sessões, em 13 de julho de 2017.

Deputado SILAS FREIRE

PROJETO DE LEI N.º 9.548, DE 2018

(Do Sr. Weliton Prado)

Dispõe sobre a proibição do acúmulo das funções de cobrador e motorista profissional nos veículos destinados aos serviços de transporte público coletivo de passageiros por ônibus.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-2163/2003.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É proibido ao motorista profissional dos veículos destinados aos serviços de transporte público coletivo de passageiros urbano, interurbano e rodoviário, o acúmulo das funções de agente de bordo, trocador ou cobrador de passagens dos usuários.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Justificação: A sociedade tem se manifestado cada vez mais contra as altas tarifas cobradas para uso do serviço público de transporte coletivo. Isso sem falar na péssima qualidade dos serviços. Sabe-se que a sociedade paga caro por um serviço ruim.

Ressalta-se que os reajustes das tarifas de ônibus em diversos Municípios é preocupação grande deste deputado e do Congresso Nacional. Há o claro entendimento de que não há transparência nos processos, não há divulgação das planilhas que embasam reajustes e revisões de tarifas, não há discussão com a sociedade, não há auditoria externa e independente, não há o cumprimento da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Uma simples leitura da lei e percebe-se o desrespeito claro às normas em prejuízo aos direitos dos usuários.

O serviço de transporte público deve ser adequado, eficiente e com tarifas módicas, especialmente na conjuntura atual em que a sociedade cobra mais eficiência das Administrações Públicas sem, contudo, seja necessário só penalizar o “bolso” dos consumidores/contribuintes.

Para piorar a situação, que já é caótica, tornou-se prática reiterada e absurda a não presença dos cobradores, trocadores ou agentes de bordos nos veículos durante as viagens, fazendo com que o motorista profissional acumule as funções. Resultados claros dessa grave decisão são a falta de agilidade durante as viagens; queda na qualidade dos serviços; riscos de acidentes e, conseqüentemente, à vida dos usuários do serviço; sobrecarga e superexploração dos motoristas profissionais; desemprego dos cobradores.

Em Uberlândia, no Triângulo Mineiro, há demissão em massa desde setembro do ano passado. Cerca de 250 cobradores foram dispensados pelas empresas e motoristas perderam seus empregos por não concordarem e não receberem pela dupla função.

Em Contagem, na Região Metropolitana de Belo Horizonte, no dia 9 de janeiro do corrente ano, um ônibus despencou de uma trincheira de cerca de 6 metros de altura, deixando nove pessoas que estavam no coletivo feridas, após o motorista, que atuava também como cobrador, ter a atenção desviada por usuárias do transporte que não queriam pagar a passagem.

Segundo reportagem do jornal O Tempo Contagem, edição do dia 12 de janeiro, “a dupla função assumida por motoristas de ônibus do transporte coletivo metropolitano, que além de prestar atenção no trânsito também precisam receber dinheiro, dar troco e conferir a catraca, é apontada por usuários e representantes da categoria como um dos fatores de estresse, afastamentos por problemas de saúde e acidentes”.

Em Belo Horizonte, por uma “brecha” na legislação municipal, os ônibus do move começaram a circular no período das férias sem os agentes de bordo, fora da pista exclusiva. Com isso, já se nota a queda na qualidade dos serviços. As viagens ficaram mais demoradas, os ônibus registram atrasos nos horários, especialmente, os de grande movimento e a insegurança no trânsito dos usuários aumentou. O que, segundo as empresas, seria apenas no período das férias, se estende até o momento, segundo denúncias da população.

Ademais, não houve até o momento nenhuma informação sobre a redução do valor das passagens com o corte brusco das despesas com os cobradores, o que revela total falta de transparência e descumprimento da lei federal que trata da mobilidade urbana.

Por segurança, os ônibus traziam mensagens como “Não fale com o motorista”, objetivando que o profissional pudesse se concentrar no seu trabalho, na segurança do trânsito, evitando acidentes.

Ora, as funções de motorista e trocador são absolutamente diferentes e o acúmulo impõe risco para os passageiros e prejuízos para a sociedade. A rotina no trânsito, especialmente nas grandes cidades, por si só já é tensa e estressante para o motorista. Sua obrigação é a de conduzir com segurança os passageiros que são cidadãos que dependem do transporte público coletivo para locomoção. Imagine, então, se este profissional tiver como obrigação cobrar passagens, fazer cálculos de valores e prestar contas às empresas das tarifas cobradas como está ocorrendo em diversas cidades? É preciso romper com esse processo de acúmulo das duas funções.

Pelo exposto, conto com os nobres parlamentares para aprovar a presente proposição, na certeza da justiça e do mérito do Projeto.

Sala das Sessões, em 07 fevereiro de 2018.

WELITON PRADO
DEPUTADO FEDERAL - PROS/MG

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o *caput* deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.592, DE 2019 (Do Sr. Abou Anni)

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, dispondo sobre a obrigatoriedade da presença do auxiliar de transporte em ônibus coletivo.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-6833/2006.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta o artigo 108-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a presença de auxiliar de transporte de passageiros em veículos de transporte coletivo nos municípios com mais de 300.000 habitantes.

Art. 2º Fica acrescido o Art. 108-A à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

“Art. 108-A. Nos municípios com mais de 300.000

(trezentos mil) habitantes as linhas regulares de ônibus do transporte coletivo somente poderão circular com a presença de um auxiliar de passageiros, além do condutor.”

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

JUSTIFICATIVA

O transporte coletivo no Brasil, principalmente no interior do País, merece melhor atenção, sendo o principal motivo do presente Projeto de Lei com o objetivo de alterar o Código de Trânsito Brasileiro. A alteração se dá na parte referente ao transporte coletivo de passageiros para exigir a presença de um segundo funcionário, com a função de auxiliar o motorista na condução segura do ônibus, evitando distrações que possam resultar em acidentes de trânsito.

Além disso, tal auxiliar também serviria ao propósito de ajudar os usuários do serviço de transporte público na operação de embarque e desembarque, na prestação de informações e no apoio às pessoas portadoras de deficiência ou necessidades especiais.

Nos municípios mais populosos e com uma frota veicular expressiva, as Prefeituras ou as concessionárias por elas contratadas costumam usar como alternativa à mobilidade urbana a inclusão de extensos ônibus "biarticulados", o que, de certa forma, dificulta a sua dirigibilidade em relação ao tráfego viário; assim, a figura do auxiliar de transporte seria fundamental nesse particular para contribuir com a função do motorista.

Apresentamos a presente Proposição com o objetivo de modificar o ordenamento jurídico incluindo dispositivo que prevê a exigência de uma pessoa para auxiliar os passageiros, além do condutor, em todo o percurso realizado pelo coletivo.

É com o intuito de melhor preservar a segurança dos usuários de transporte público que apresentamos o presente Projeto de Lei, contando com o indispensável apoio dos eminentes pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 30 de abril de 2019.

Deputado ABOU ANNI
PSL-SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO IX **DOS VEÍCULOS**

Seção II

Da Segurança dos Veículos

.....
 Art. 108. Onde não houver linha regular de ônibus, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar, a título precário, o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste Código e pelo CONTRAN.

Parágrafo único. A autorização citada no *caput* não poderá exceder a doze meses, prazo a partir do qual a autoridade pública responsável deverá implantar o serviço regular de transporte coletivo de passageiros, em conformidade com a legislação pertinente e com os dispositivos deste Código. ([Parágrafo único acrescido pela Lei nº 9.602, de 21/1/1998](#))

Art. 109. O transporte de carga em veículos destinados ao transporte de passageiros só pode ser realizado de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

PROJETO DE LEI N.º 3.397, DE 2019

(Do Sr. Boca Aberta)

Proíbe empresas e concessionárias de transporte coletivo que toleram o acúmulo de função motorista/cobrador, a assinatura de convênios com o Executivo nas áreas de transportes e mobilidade urbana.

DESPACHO:
 APENSE-SE À(AO) PL-2163/2003.

Art. 1º Fica vedado as empresas que toleram o acúmulo de função motorista/cobrador de empresas públicas, concessionárias de serviço de transporte coletivo, a assinatura de convênios com o Executivo, nas áreas de transportes e mobilidade urbana.

Art. 2º Para o perfeito cumprimento desta Lei, as empresas deverão impedir que o motorista desses veículos cumpra simultaneamente a função de cobrador.

Art. 3º A empresa de transporte coletivo deverá adequar-se a legislação e norma no prazo máximo de 120 dias da data de sua publicação.

Art. 4º Nas concessões de transporte interestadual, intermunicipal e metropolitano caberá aos órgãos estaduais à fiscalização e aplicação das sanções necessárias, conforme previsto no artigo 1º desta Lei.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Parcela significativa da população brasileira correm riscos quando do uso do transporte público.

Segundo denúncias e reportagens veiculadas em diversos programas de notícias, nas TVs, jornais e nas redes sociais, vários municípios toleram que empresas concessionárias do serviço de transporte público, obriguem motoristas a cumprir duas funções ao mesmo tempo, ou seja, conduzir o veículo e também cobrar a passagem do usuário.

Além da questão do emprego, está o desrespeito ao Código de Trânsito, já que os motoristas precisam, além de prestar atenção ao trânsito e às portas, receber o dinheiro da passagem, calcular e distribuir o troco aos passageiros.

Trata-se de uma condição incompatível onde a duplicidade de função resulta em fator de desatenção do motorista na tarefa de conduzir o veículo, chegando mesmo a apontar o fato como causa de diversos acidentes no trânsito.

O que se constata ainda, além da insegurança, é o fato de que a dupla função também provoca atraso no cumprimento do percurso e maior dificuldade no atendimento de pessoas com deficiência, ou de idosos, gestantes e crianças, apontados entre os inconvenientes causados aos usuários e à população em geral.

O que deve prevalecer aos olhos deste legislador é a imposição ao trabalhador quanto o domínio, a todo o momento, do veículo, com vistas à direção defensiva que zele pela integridade e segurança dos passageiros, e também de terceiros, veículos e pedestres, considerando ainda que, a manutenção do cobrador assegura e gera mais empregos.

Ciosos de que estamos aperfeiçoando as instituições democráticas com aludida proposição, e considerando a grande importância do tema, esperamos contar com o apoio de nossos ilustres pares para a aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 4 de junho de 2019.

**Deputado Federal BOCA ABERTA
(PROS/PR)**

FIM DO DOCUMENTO
