



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **\*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:**

DEVIDO AO ARQUIVAMENTO DO PL 1113/1988 NOS TERMOS DO ART. 105 DO RICD, DESAPENSE-SE DO PL 1113/1988 O PL 2163/2003, O PL 4253/2004, O PL 4290/2004, O PL 6833/2006, O PL 63/2007, O PL 1612/2007, O PL 6105/2009, O PL 7512/2010, O PL 7734/2010, O PL 2054/2011, O PL 2164/2011, O PL 1126/2015 E O PL 1902/2015, E, EM SEGUIDA, APENSE-OS AO PL 1386/2003.

### **APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

**(\*) Avulso atualizado em 24/2/23, em virtude de novo despacho.**



**PROJETO DE LEI Nº       , DE 2015**  
(Do Sr. Deputado Alfredo Nascimento - PR/AM)

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.

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,

**Deputado Alfredo Nascimento**



## **LEGISLAÇÃO CITADA**

### **DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º 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:**

.....

### **CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO**

.....

#### **SEÇÃO IV-A (Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012) (Vigência)** **DO SERVIÇO DO MOTORISTA PROFISSIONAL**

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. (Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012) (Vigência)

§ 1º Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias. (Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012) (Vigência)

§ 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. (Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012) (Vigência)

§ 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. (Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012) (Vigência)

§ 4º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho. (Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012) (Vigência)

§ 5º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação. (Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012) (Vigência)

§ 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. (Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012) (Vigência)

§ 7º (VETADO). (Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012) (Vigência)



§ 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. (Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012) (Vigência)

§ 9º As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento). (Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012) (Vigência).

**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.

.....

.....

|                         |
|-------------------------|
| <b>FIM DO DOCUMENTO</b> |
|-------------------------|