



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***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:

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.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº _____, 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.

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.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 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;



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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, quizenalmente, 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 faltem 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.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
