



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 6.833, DE 2006** **(Da Sra. Dra. Clair)**

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

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 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.

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 de de 2006.

Deputada Dra. CLAIR
PT/PR

Deputado Babá
PSOL/RJ

Deputado Sérgio Miranda
PDT/MG

Deputado Ivo José
PT/MG

