



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI

Nº 3.066-B, DE 2000

(Do Sr. Jovair Arantes)

Regulamenta a profissão de caminhoneiro.

(AS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO; E DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54) - ART. 24, II.)

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- termo de recebimento de emendas
- parecer do relator
- emenda oferecida pelo relator
- parecer da Comissão
- emenda adotada pela Comissão

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

- termo de recebimento de emendas
- parecer do relator
- substitutivo oferecido pelo relator
- termo de recebimento de emendas ao substitutivo
- parecer da Comissão
- substitutivo adotado adotada pela Comissão

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Para os efeitos desta lei, considera-se caminhoneiro o profissional legalmente habilitado para conduzir veículos motorizados utilizados no transporte de carga intermunicipal, interestadual e internacional, cujo peso bruto total do veículo exceda a três mil e quinhentos quilogramas.

Parágrafo único. Não é considerado caminhoneiro o condutor de veículos de carga que exerce atividades profissionais em áreas urbanas.

Art. 2º Sem prejuízo dos demais direitos próprios dos trabalhadores, ao caminhoneiro é assegurado:

I - Piso salarial de mil unidades fiscais de referência (UFIR) ou, em caso de extinção da UFIR, do índice que a substitua;

II - Duração normal de trabalho de oito horas diárias e quarenta e quatro horas semanais, podendo ser prorrogada em até uma hora diária;

III - Descanso de quinze minutos após cento e vinte minutos de trabalho ininterrupto;

IV - Regime de revezamento em turno de seis horas;

V - Período de refeição não inferior a uma hora;

VI - Um dia de descanso obrigatório, a cada seis dias de trabalho efetivo;

VII - Compensação de horas extras trabalhadas no prazo e na forma fixada pela Lei nº 9.601, de 21 de janeiro de 1998, desde que as folgas não sejam inferiores a jornada de oito horas diárias;

VIII - Pagamento de adicional de trabalho noturno na forma do art. 73 da Consolidação das Leis do Trabalho;

IX - Adicional de periculosidade na base de vinte por cento da remuneração que perceber;

X - Ajuda de custo quando a empresa não oferecer alimentação e hospedagem em viagem;

XI - Repouso contínuo de dez horas no mínimo, entre dois períodos de trabalho;

XII - Seguro de vida e acidentes pessoais às expensas do empregador, em importância capaz de responder pela manutenção do trabalhador e de sua família, na hipótese de morte ou incapacidade para o trabalho;

Art. 3º No transporte de inflamáveis, será devida comissão de dois por cento sobre o valor total do frete, consignado no respectivo "Conhecimento de Transporte".

Parágrafo único. A comissão estipulada neste artigo não será devida em caso de transporte próprio.

Art. 4º É obrigatório o preenchimento de ficha de manutenção, fornecida pelo empregador, a fim de registrar todas as ocorrências pertinentes ao veículo.

Art. 5º No período de cento e oitenta dias, a contar da vigência desta lei, todos os veículos de carga referidos no art. 1º estão obrigados a adotar o sistema de rastreamento e comunicação via satélite, sob pena de não serem licenciados.

Art. 6º Os veículos já licenciados até a vigência desta lei, que descumprirem a exigência contida no art. 5º, estarão sujeitos a pena de multa prevista para infração média no Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 7º São responsáveis pelo cumprimento da presente lei as empresas transportadoras e, solidariamente, os proprietários e os condutores dos veículos de carga, quando o transporte for terceirizado para condução em veículos autônomos.

Art. 8º Esta lei entra em vigor no prazo de cento e oitenta dias após sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Viajar nas rodovias brasileiras é uma aventura, onde correm risco as nossas vidas e a dos passageiros que nos acompanham. O perigo é geral e não apenas para quem viaja de automóvel.

Muitas são as razões para os acidentes: estradas em péssimo estado de conservação, falta de sinalização e fiscalização, imprudência dos motoristas, deficiente manutenção do veículo, etc.

Sendo os caminhões os responsáveis por aproximadamente 65% da carga transportada no país – com malha rodoviária de mais de 60 mil km. e com uma frota de 1,5 milhão de caminhões – os profissionais das estradas até hoje não possuem uma lei que discipline o exercício profissional, nem fiscalização específica que, por exemplo, verifique a jornada de trabalho.

O caminhoneiro leva uma vida duríssima, trabalhando em média 15 horas por dia. Enquanto outras pessoas voltam para casa no final do expediente, o caminhoneiro sente-se um felizardo quando lhe é permitido passar um dia ou dois com a família em cada quinzena. Geralmente, dirige um caminhão que já ultrapassa sua vida útil, pois em média a frota brasileira tem quinze anos, contra, por exemplo, a da França de apenas dois anos.

Na Europa, o salário médio do caminhoneiro é de R\$ 7.000,00. O caminhoneiro brasileiro ganha em média R\$ 800,00 por mês. Por uma viagem de seis mil quilômetros, que dura quinze dias sem horário para dormir ou comer, ele ganha R\$ 430,00 como empregado de transportadora.

Nas rodovias, encontramos estes profissionais sempre cansados, sonolentos, mal alimentados e mal remunerados, dirigindo enormes máquinas que podem transportar até 30.000 kg e chegar a 120 km/h.

Para coibir os abusos perpetrados por empresas que obrigam os caminhoneiros a cumprir uma jornada de trabalho que coloca em risco a vida de todos os que transitam em rodovias em veículos inadequados que acabam por aumentar as estatísticas dos acidentes. elaboramos e apresentamos este projeto. Pesquisas indicam perdas de mais de US 10 bilhões por ano por deficiência nos transportes.

A questão dos caminhoneiros e a importância destes profissionais para o país só veio à tona quando, em agosto de 1999, houve uma greve da mesma categoria que paralisou o país pela primeira vez, quase colocando a economia em colapso.

Considerando a situação de outros países, o caminhoneiro brasileiro dirige o veículo mais antigo, tem o menor vencimento e atua nas piores estradas. Além de pagar combustível e pedágios altos para a sua renda, em suas precárias condições de trabalho chega a ficar mais de dezenas horas ao volante, sem parar para descansar. Busca energia para isso em misturas conhecidas como rebite, anfetaminas e outras drogas usadas para afastar o sono e o cansaço.

São estas as razões que nos levam a propor a regulamentação do exercício desta profissão. Assim, temos a convicção de estar contribuindo para maior segurança nas rodovias, e oferecendo aos caminhoneiros melhores condições de trabalho.

Sala das Sessões, em 18 de fevereiro 2000.

Deputado JOVAIR ARANTES

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CeDI

LEI N° 9.601, DE 21 DE JANEIRO DE 1998

DISPÕE SOBRE O CONTRATO DE TRABALHO POR PRAZO DETERMINADO E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Art. 1º As convenções e os acordos coletivos de trabalho poderão instituir contrato de trabalho por prazo determinado, de que trata o art. 443 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, independentemente das condições estabelecidas em seu § 2º, em qualquer atividade desenvolvida pela empresa ou estabelecimento, para admissões que representem acréscimo no número de empregados.

§ 1º As partes estabelecerão, na convenção ou acordo coletivo referido neste artigo:

I - a indenização para as hipóteses de rescisão antecipada do contrato de que trata este artigo, por iniciativa do empregador ou do empregado, não se aplicando o disposto nos arts. 479 e 480 da CLT;

II - as multas pelo descumprimento de suas cláusulas.

§ 2º Não se aplica ao contrato de trabalho previsto neste artigo o disposto no art. 451 da CLT.

§ 3º (VETADO)

§ 4º São garantidas as estabilidades provisórias da gestante: do dirigente sindical, ainda que suplente: do empregado eleito para cargo de direção de comissões internas de prevenção de acidentes: do empregado acidentado, nos termos do art. 118 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, durante a vigência do contrato por prazo determinado, que não poderá ser rescindido antes do prazo estipulado pelas partes.

.....

.....

DECRETO-LEI N° 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

APROVA A CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS
DO TRABALHO.

CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO

.....

TÍTULO II
DAS NORMAS GERAIS DE TUTELA DO TRABALHO

.....

CAPÍTULO II

DA DURAÇÃO DO TRABALHO

Seção IV

Do Trabalho Noturno

~~OBEDIENTE, COMPLINTE, ECONOMICO, EQUILIBRADO, E INTEGRAL~~

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.

* *Art. 73 com redação dada pelo Decreto-lei nº 9.666, de 28/08/1946.*

§ 1º A hora do trabalho noturno será computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.

* *§ 1º com redação dada pelo Decreto-lei nº 9.666, de 28/08/1946.*

§ 2º Considera-se noturno, para os efeitos deste artigo, o trabalho executado entre as 22 (vinte e duas) horas de um dia e as 5 (cinco) horas do dia seguinte.

* *§ 2º com redação dada pelo Decreto-lei nº 9.666, de 28/08/1946.*

§ 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.

* *§ 3º com redação dada pelo Decreto-lei nº 9.666, de 28/08/1946.*

§ 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.

* *§ 4º com redação dada pelo Decreto-lei nº 9.666, de 28/08/1946.*

§ 5º Às prorrogações do trabalho noturno aplica-se o disposto neste Capítulo.

* § 5º com redação dada pelo Decreto-lei nº 9.666, de 28.08.1946.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS
PROJETO DE LEI Nº 3.066/00

Nos termos do art. 119, *caput*, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 23/10/00, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 31 de outubro de 2000

Ruy Omar Prudêncio da Silva
Secretário

I - RELATÓRIO

O presente projeto de lei regulamenta a profissão de caminhoneiro, estabelecendo direitos trabalhistas específicos para essa categoria profissional. Garante-lhe, inclusive, uma comissão de dois por cento sobre o valor total do frete, no transporte de produtos inflamáveis. Para fins de segurança no trabalho, torna obrigatório o preenchimento de uma ficha de manutenção do veículo, fornecida pelo empregador.

Além dessas questões, a proposição determina a adoção do sistema de rastreamento e comunicação via satélite, para todos os veículos de carga, sob pena de não serem licenciados.

II - VOTO DO RELATOR

A iniciativa em pauta nos parece procedente, haja vista que os caminhoneiros não possuem quaisquer garantias específicas que compensem todas as condições desfavoráveis de trabalho com que se deparam até hoje.

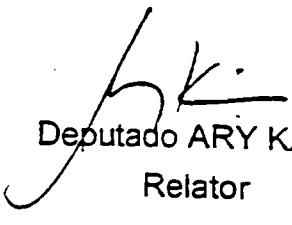
Essas atuais condições de trabalho configuram-se como uma verdadeira ameaça, não só à vida do caminhoneiro, como à segurança do trânsito em geral, já que para poderem cumprir exigências absurdas, os caminhoneiros lançam mão de expedientes absolutamente condenáveis, como drogas excitantes, para cortarem o sono. Tal expediente tem sido uma faca de dois gumes pois são causa de muitos acidentes de trânsito e muitos prejuízos, tantos humanos como patrimoniais.

Com a regulamentação da profissão, os direitos trabalhistas ficam estabelecidos e condições humanas de trabalho são garantidas. Assim, ganham todos, o caminhoneiro, a empresa e a segurança do trânsito.

Quanto aos dispositivos pelos quais a proposição obriga que todos os veículos de carga adotem o sistema de censoreamento remoto, de rastreamento e comunicação via satélite, para fins de controle de assaltos e roubos de cargas, temos a julgá-los indevidos. Com efeito, sabe-se que a adoção compulsória de um sistema desse tipo implica na instalação de mais um equipamento obrigatório no veículo. Quanto a isso, o Código de Trânsito Brasileiro é bem claro, pois determina que, além dos previstos no próprio Código, os equipamentos obrigatórios dos veículos serão estabelecidos pelo CONTRAN, que disciplinará o seu uso e determinará as suas especificações técnicas (Art. 105, "caput" e § 1º).

Pelo exposto, somos pela aprovação do PL nº 3.066/2000, com a emenda supressiva que apresentamos. É o voto.

Sala da Comissão, em 20 de novembro de 2001.


Deputado ARY KARA

Relator

EMENDA SUPRESSIVA

Suprimam-se os arts 5º e 6º do projeto, renumerando-se os demais.

Sala da Comissão, em 25 de maio de 2001.

Deputado ARY KARA

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 3.066/00, com emenda, nos termos do parecer do relator, Deputado Ary Kara.

Estiveram presentes os seguintes Deputados:

Philemon Rodrigues - Presidente, Robério Araújo e Ary Kara - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Chico da Princesa, Duílio Pisaneschi, Márcio Matos, Roberto Rocha, Romeu Queiroz, Sérgio Reis, Neuton Lima, Pedro Fernandes, Asdrúbal Bentes, Damião Feliciano, Marcelo Teixeira, Pedro Chaves, Manoel Vítório, Albérico Filho, Mário Negromonte, Airton Cascavel e Lael Varella – titulares, e Carlos Dunga, Francistônio Pinto, José Chaves, Marcos Lima, Simão Sessim, João Sampaio e João Tota – suplentes.

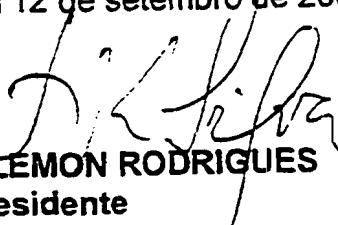
Sala da Comissão, em 12 de setembro de 2001

Deputado PHILEMON RODRIGUES
Presidente

EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO

Suprimam-se os arts. 5º e 6º do projeto, renumerando-se os demais.

Sala da Comissão, em 12 de setembro de 2001


Deputado PHILEMON RODRIGUES
Presidente

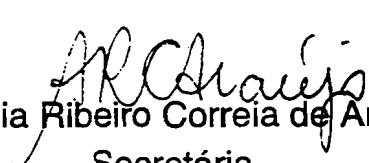
COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 3.066-A/00

Nos termos do art. 119, *caput*, I e § 1º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 26/11/2001, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao Projeto.

Sala da Comissão, em 5 de dezembro de 2001.


Anamélia Ribeiro Correia de Araújo
Secretária

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei em apreço intenta estabelecer condições de trabalho para os caminhoneiros, a fim de se “coibir os abusos perpetrados por empresas que obrigam os caminhoneiros a cumprir uma jornada de trabalho que coloca em risco a vida de todos os que transitam em rodovias em veículos inadequados que acabam por aumentar as estatísticas de acidentes”.

A Comissão de Viação e Transportes manifestou-se pela aprovação do Projeto com a Emenda relativa aos Arts. 5º e 6º, integralmente suprimidos.

Decorrido o prazo regimental, este Órgão técnico não recebeu emendas ao Projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

De início, é importante ressaltar que não se trata, no caso, de regulamentação da profissão de caminhoneiro, conforme declarado na Ementa do Projeto, o que atrairia a incidência do Verbete nº 01 da Súmula de Jurisprudência deste Colegiado. Trata-se, na verdade, do estabelecimento de condições de trabalho à categoria dos caminhoneiros, à semelhança do que ocorre com outras atividades profissionais que, pelas peculiaridades do trabalho desenvolvido (ferroviários, bancários, telefonistas, químicos, trabalho em minas, etc.) ou por razões inerentes aos próprios trabalhadores (maternidade e os menores de idade, por exemplo), exigem uma tutela diferenciada, conforme dispõem os Arts. 224 a 441, que compõem o Título III – Das Normas Especiais de Tutela do Trabalho - da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT.

E, de fato, o trabalho prestado pelos caminhoneiros exige maior intervenção do Estado. É pública e notória a situação desses trabalhadores que chegam “a ficar mais de dezesseis horas ao volante, sem parar para descansar”, buscando “energia para isso em misturas conhecidas como rebite, anfetaminas e outras drogas usadas para afastar o sono e o cansaço.” Se não há como coibir tais excessos cometidos por aqueles que trabalham por conta própria, ao menos pode-se tentar intervir nas relações em que se estabelece o vínculo empregatício.

O Projeto, todavia, padece de algumas impropriedades técnicas. Com efeito, se, por um lado, não há como assegurar direitos trabalhistas aos autônomos (que trabalham de forma independente e por conta própria), por outro lado, as normas trabalhistas já são asseguradas aos caminhoneiros empregados. É que a aplicação do Direito do Trabalho, constante das normas consolidadas, não se dá por categoria profissional ou por determinado segmento de mão-de-obra, mas basicamente em função da prestação de serviços sob a modalidade da relação de emprego. Assim, por ser inócuo, o Projeto não deve repetir o que já é devido a todos os empregados (incluindo os caminhoneiros, enfatiza-se): jornada de oito horas diárias e quarenta e quatro semanais (Art. 7º, inciso XIII, da C.F.); regime de revezamento em turno de seis horas (Art. 7º, inciso XIV, da C.F.), intervalo para refeição não inferior a uma hora (Art. 71 da C.L.T.), descanso semanal obrigatório (Art. 67 da C.L.T.), adicional noturno (Art. 73 da C.L.T.) e adicional de periculosidade (devido sempre que se verificar o implemento da condição perigosa – Arts. 193 a 197 da C.L.T.). Tampouco faz sentido contemplar os caminhoneiros de forma menos favorável ao que já vigora quando o que se pretende é exatamente o contrário, isto é o estabelecimento de tutela especial: impertinente, portanto, a fixação de um período mínimo de dez horas para descanso entre uma jornada e outra quando a lei atual assegura onze horas (Art. 66 da C.L.T.).

Considerando, pois, que a intervenção legislativa só se justifica para a hipótese de tutela especial, visando um abrandamento do excessivo desgaste físico e mental desses trabalhadores, somos favoráveis à adoção de condições de trabalho diferenciadas à categoria em apreço, tais como:

jornada própria e tempo de direção, intervalo para descanso durante a jornada diária e entre uma e outra jornada, piso salarial, ajuda de custo (alimentação e hospedagem em viagem), seguro de vida e acidentes pessoais e comissões.

A regulamentação da jornada dos motoristas profissionais é de inegável importância para toda a sociedade - e não apenas para esse segmento de mão-de-obra - seja por representar fator de segurança nas rodovias e estradas, ante a natural redução dos riscos de acidentes, seja por constituir medida de geração de novos empregos diretos. Aliás, a redução dos riscos de acidentes envolve não apenas a questão da jornada, mas, principalmente, o tempo de direção, cujo conceito está relacionado com o "período ótimo" de permanência ininterrupta à frente do volante, avaliável por meio de condições tais como o conforto, o bem-estar e a saúde do motorista. Trata-se, efetivamente, de matéria de interesse social.

A fixação da jornada em torno de seis horas diárias e trinta e seis semanais está em consonância com a tendência do que já vem sendo ajustado nas relações entre patrões e empregados. Essa condição, portanto, além de não implicar alterações substanciais no mercado, normatiza a situação para toda a categoria, assegurando essa mínima e indispensável proteção também aos trabalhadores não contemplados por instrumentos coletivos.

Também nos parece razoável a fixação da pausa de quinze minutos para descanso a cada período máximo de duas horas de tempo de direção e, ainda, o estabelecimento do intervalo de doze horas para descanso entre uma jornada e outra de trabalho (uma hora a mais, portanto, em relação aos demais trabalhadores não submetidos a jornadas tão estressantes). Por outro lado, entendemos que a possibilidade de prestação de serviço em hora suplementar contraria o mérito objetivado pelo próprio Projeto e pela normatização do tempo máximo de direção. Não há eficácia em norma que reduza ou que estipule jornada de trabalho especial em função do desgaste da atividade, sem que haja vedação expressa de atividade profissional em horas extras.

Finalmente, o estabelecimento de benefícios que representem melhoria das condições sociais do caminhoneiro é importante para evitar-se o ciclo vicioso: os próprios trabalhadores, muitas vezes, terão interesse em desrespeitar as condições tutelares, submetendo-se às situações estressantes, ante à necessidade de “produzir” mais para elevar seu rendimento pessoal. É inegável, pois, a relação de causa e efeito entre as premissas: “diminuição da precarização das condições de trabalho” x “elevação da dignidade pessoal e do nível social do trabalhador” x “diminuição do grau de risco de acidentes. Assim, o estabelecimento de piso, ajuda de custo, seguro de vida e comissões representam benefícios que tendem a desestimular o exercício nas condições indesejáveis de desrespeito às normas de segurança (pausas para descanso, jornada, tempo de direção, proibição de horas extras).

Ante o exposto, nosso voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.066-A e da Emenda oferecida pela Comissão de Viação e Transportes, na forma do Substitutivo apresentado em anexo.

Sala da Comissão, em 16 de Maio de 2002.

Deputado EXPEDITO JÚNIOR
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 3.066-A, DE 2000.

Acrescenta a “Seção V-A – Do Caminhoneiro”, no Capítulo I – Das Disposições Especiais sobre Duração e Condições de Trabalho, do Título III – Das Normas Especiais de Tutela do Trabalho, da Consolidação das Leis do Trabalho.

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:

“Seção V-A – Do Caminhoneiro

“Art. 236 – A Para os fins desta Seção, considera-se caminhoneiro o profissional legalmente habilitado para conduzir veículos motorizados utilizados no transporte de carga intermunicipal, interestadual e internacional, cujo peso bruto total do veículo exceda a três mil e quinhentos quilogramas.

“Parágrafo único. Não é considerado caminhoneiro o condutor de veículos de carga que exerça atividades profissionais em áreas urbanas.

“Art. 237 – A A jornada de trabalho do motorista profissional não poderá exceder de seis horas diárias e trinta e seis semanais.

“ § 1º Considera-se como tempo de serviço prestado o período em que esses profissionais estiverem à disposição dos seus empregadores.

“§ 2º É vedada a atividade profissional dos motoristas em horas extraordinárias.

“Art. 238 – A É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de duas horas consecutivas, sendo obrigatória, após esse período, a pausa de, no mínimo, quinze minutos para descanso, computada na duração normal de trabalho efetivo.

“Parágrafo único. Em um período de vinte e quatro horas, é obrigatório o intervalo ininterrupto de doze horas para descanso.

“Art. 239 – A Ao profissional de que trata esta Seção será devido:

“a) piso salarial de R\$ 500,00 (quinhentos reais), a preços de maio de 2002;

“b) ajuda de custo, quando a empresa não oferecer alimentação e hospedagem em viagem;

“c) seguro de vida e acidentes pessoais às expensas do empregador em importância capaz de responder pela manutenção do trabalhador e de sua família, na hipótese de morte ou incapacidade para o trabalho;

“d) comissão de dois por cento sobre o valor total do frete consignado no respectivo “Conhecimento de Transporte”, na hipótese de carga de inflamáveis.

“Parágrafo único. O valor do piso salarial de que trata a alínea “a” deste artigo será reajustado:

“I - no mês de publicação desta lei, pela variação acumulada do Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), verificada de maio de 2002, inclusive, ao mês imediatamente anterior ao do início de vigência desta lei;

“II - anualmente, a partir do ano subsequente ao do reajuste mencionado no inciso anterior, no mês correspondente ao da publicação desta lei, pela variação acumulada do INPC nos doze meses imediatamente anteriores.

“Art. 240 – A É obrigatório o preenchimento de “Ficha de manutenção”, fornecida pelo empregador, a fim de registrar todas as ocorrências pertinentes ao veículo.“

Art. 2º. Esta lei entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após sua publicação.

Sala da Comissão, em 16 de Maio de 2002.

Deputado **EXPEDITO JÚNIOR**
Relator

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 3.066-A/00

Nos termos do Art. 119, *caput*, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente da Comissão determinou a abertura e divulgação, na Ordem do Dia das Comissões, de prazo para recebimento de emendas ao substitutivo (5 sessões), no período de 23/05/2002 a 04/06/2002. Esgotado o prazo não foram apresentadas emendas ao substitutivo.

Sala da Comissão, em 5 de junho de 2002.

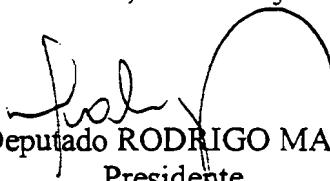
Anamélia R.C. de Araújo
Anamélia Ribeiro Correia de Araújo
Secretária

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 3.066-A/00 e a emenda adotada pela Comissão de Viação e Transportes, nos termos do parecer do relator, Deputado Expedito Júnior, contra o voto do Deputado Pedro Henry.

Estiveram presentes os Senhores Deputados: Rodrigo Maia, Presidente; Jair Meneguelli e José Múcio Monteiro, Vice-presidentes; Antônio Carlos Konder Reis, Fernando Gonçalves, Herculano Anghinetti, Jovair Arantes, Luciano Castro, Luiz Antonio Fleury, Pedro Celso, Pedro Henry, Professor Luizinho, Vanessa Grazziotin e Vivaldo Barbosa, titulares; Arnaldo Faria de Sá, Coriolano Sales, João Magno, Nair Xavier Lobo e Rubens Bueno, suplentes.

Sala da Comissão, em 25 de junho de 2002.



Deputado RODRIGO MAIA
Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Acrescenta a "Seção V-A - Do Caminhoneiro", no Capítulo I - Das Disposições Especiais sobre Duração e Condições de Trabalho, do Título III - Das Normas Especiais de Tutela do Trabalho, da Consolidação das Leis do Trabalho.

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:

“Seção V-A – Do Caminhoneiro

Art. 236 – A Para os fins desta Seção, considera-se caminhoneiro o profissional legalmente habilitado para conduzir veículos motorizados utilizados no transporte de carga intermunicipal, interestadual e internacional, cujo peso bruto total do veículo exceda a três mil e quinhentos quilogramas.

Parágrafo único. Não é considerado caminhoneiro o condutor de veículos de carga que exerce atividades profissionais em áreas urbanas.

Art. 237 – A A jornada de trabalho do motorista profissional não poderá exceder de seis horas diárias e trinta e seis semanais.

§ 1º Considera-se como tempo de serviço prestado o período em que esses profissionais estiverem à disposição dos seus empregadores.

§ 2º É vedada a atividade profissional dos motoristas em horas extraordinárias.

Art. 238 – A É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de duas horas consecutivas, sendo obrigatória, após esse período, a pausa de, no mínimo, quinze minutos para descanso, computada na duração normal de trabalho efetivo.

Parágrafo único. Em um período de vinte e quatro horas, é obrigatório o intervalo ininterrupto de doze horas para descanso.

Art. 239 – A Ao profissional de que trata esta Seção será devido:

a) piso salarial de R\$ 500,00 (quinhentos reais), a preços de maio de 2002;

b) ajuda de custo, quando a empresa não oferecer alimentação e hospedagem em viagem;

c) seguro de vida e acidentes pessoais às expensas do empregador em importância capaz de responder pela manutenção do trabalhador e de sua família, na hipótese de morte ou incapacidade para o trabalho;

d) comissão de dois por cento sobre o valor total do frete consignado no respectivo "Conhecimento de Transporte", na hipótese de carga de inflamáveis.

Parágrafo único. O valor do piso salarial de que trata a alínea "a" deste artigo será reajustado:

I - no mês de publicação desta lei, pela variação acumulada do Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), verificada de maio de 2002, inclusive, ao mês imediatamente anterior ao do início de vigência desta lei;

II - anualmente, a partir do ano subsequente ao do reajuste mencionado no inciso anterior, no mês correspondente ao da publicação desta lei, pela variação acumulada do INPC nos doze meses imediatamente anteriores.

Art. 240 – A É obrigatório o preenchimento de "Ficha de manutenção", fornecida pelo empregador, a fim de registrar todas as ocorrências pertinentes ao veículo."

Art. 2º. Esta lei entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após sua publicação.

Sala da Comissão, em 25 de junho de 2002.


Deputado RODRIGO MAIA
Presidente