



# **SENADO FEDERAL**

## **PROJETO DE LEI DO SENADO**

### **Nº 116, DE 2015**

Altera o artigo 235-E da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto Lei nº 5.452, de 1º de Maio de 1943 e a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, para dispor sobre de cobrança de tarifa nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros pelo motorista profissional, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta

Art. 1º - O artigo 235-E do Decreto Lei nº 5.452, de 1º de Maio de 1943, passa a vigorar acrescido do parágrafo 13, com a seguinte redação:

“ Artigo 235-E- .....

§ 13 - A cobrança eventual de tarifas nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros pelos motoristas profissionais a bordo dos veículos dar-se-á na seguinte forma:”

I – 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;

II - a atividade prevista neste parágrafo deve ser homologada em acordo ou convenção coletiva da categoria profissional;

Art. 2º - Para fins desta lei os serviços de transporte público coletivo de passageiros de caráter urbano são os definidos no artigo 4º, incisos XI a XIII da Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012.

Art. 3º - O poder público responsável pelo serviço de transporte público coletivo de passageiros prestará as informações necessárias a fiscalização do Ministério do Trabalho e Emprego quanto a atividade expressa no parágrafo 13 do artigo 235-E da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto Lei nº 5.452, de 1º de Maio de 1943.

Art. 4º - O Ministério do Trabalho e Emprego organizará e coordenará um programa nacional de requalificação profissional destinado especificamente à categoria dos atuais cobradores empregados nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros.

Art. 5º - O artigo 9º da Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012 passa a vigorar acrescido do § 12 com a seguinte redação:

“Art. 9º - .....

§ 12 – O poder público incentivará o usuário na utilização de créditos eletrônicos tarifários nos serviços de transporte público coletivo como forma de modernizar o Sistema de Mobilidade Urbana e melhorar as condições de segurança e de trabalho dos empregados do operador do serviço público.”

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

## **JUSTIFICAÇÃO**

Grande parte das cidades brasileiras 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.

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.

Sob este entendimento, o cobrador de ônibus passou exercer outras funções dentro da empresa, até mesmo a função de motorista profissional, mediante treinamento prévio fornecido pelo empregador.

Assim, em muitas cidades, como São Paulo, Rio de Janeiro, Florianópolis, Goiânia, 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.

Diante dessa realidade no transporte público das cidades brasileiras propomos o presente 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;

Além disso, propomos que o órgão gestor dos serviços de transporte público coletivo de passageiros preste todas as informações necessárias à 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 um programa de requalificação profissional destinado especificamente à categoria dos atuais cobradores empregados nos serviços de transporte público coletivo urbano.

A cargo do poder público responsável pelo transporte público coletivo de passageiros, propomos uma adequação a Lei nº 12.587/2012, mais conhecida como a Lei de Mobilidade Urbana, com objetivo que seja estimulado a utilização de créditos eletrônicos para o pagamento da tarifa como forma melhorar as condições de segurança e de trabalho dos trabalhadores deste serviço público essencial para a mobilidade urbana.

Por estes motivos, apresentamos a presente proposta legislativa.

Sala das Sessões, 12 de Março de 2.015

Senador **ACIR GURGACZ**  
PDT/RO

*LEGISLAÇÃO CITADA***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:

.....  
.....

Art. 235 - Nos estabelecimentos cujo funcionamento normal seja noturno, será facultado aos operadores cinematográficos e seus ajudantes, mediante acordo ou contrato coletivo de trabalho e com um acréscimo de 25% (vinte e cinco por cento) sobre o salário da hora normal, executar o trabalho em sessões diurnas extraordinárias e, cumulativamente, nas noturnas, desde que isso se verifique até 3 (três) vezes por semana e entre as sessões diurnas e as noturnas haja o intervalo de 1 (uma) hora, no mínimo, de descanso.

§ 1º - A duração de trabalho cumulativo a que alude o presente artigo não poderá exceder de 10 (dez) horas.

§ 2º - Em seguida a cada período de trabalho haverá um intervalo de repouso no mínimo de 12 (doze) horas.

**Decreto Lei 5452 de 1 de Maio de 1943 – Artigo 235 E**

6  
SEÇÃO IV

DOS OPERADORES CINEMATOGRAFICOS

Art. 234 - A duração normal do trabalho dos operadores cinematográficos e seus ajudantes não excederá de seis horas diárias, assim distribuídas:

a) 5 (cinco) horas consecutivas de trabalho em cabina, durante o funcionamento cinematográfico;

b) 1 (um) período suplementar, até o máximo de 1 (uma) hora para limpeza, lubrificação dos aparelhos de projeção, ou revisão de filmes.

Parágrafo único - Mediante remuneração adicional de 25% (vinte e cinco por cento) sobre o salário da hora normal e observado um intervalo de 2 (duas) horas para folga, entre o período a que se refere a alínea "b" deste artigo e o trabalho em cabina de que trata a alínea "a", poderá o trabalho dos operadores cinematográficos e seus ajudantes ter a duração prorrogada por 2 (duas) horas diárias, para exibições extraordinárias.

Art. 235 - Nos estabelecimentos cujo funcionamento normal seja noturno, será facultado aos operadores cinematográficos e seus ajudantes, mediante acordo ou contrato coletivo de trabalho e com um acréscimo de 25% (vinte e cinco por cento) sobre o salário da hora normal, executar o trabalho em sessões diurnas extraordinárias e, cumulativamente, nas noturnas, desde que isso se verifique até 3 (três) vezes por semana e entre as sessões diurnas e as noturnas haja o intervalo de 1 (uma) hora, no mínimo, de descanso.

§ 1º - A duração de trabalho cumulativo a que alude o presente artigo não poderá exceder de 10 (dez) horas.

§ 2º - Em seguida a cada período de trabalho haverá um intervalo de repouso no mínimo de 12 (doze) horas.

SEÇÃO IV-A  
[\(Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012\) \(Vigência\)](#)

DO SERVIÇO DO MOTORISTA PROFISSIONAL

Art. 235-A. Ao serviço executado por motorista profissional aplicam-se os preceitos especiais desta Seção. [\(Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012\) \(Vigência\)](#)

**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. [\(Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012\) \(Vigência\)](#)

§ 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. [\(Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012\) \(Vigência\)](#)

§ 2º [\(VETADO\)](#). [\(Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012\) \(Vigência\)](#)

§ 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. [\(Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012\)\(Vigência\)](#)

§ 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. [\(Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012\) \(Vigência\)](#)

§ 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. [\(Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012\) \(Vigência\)](#)

§ 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. [\(Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012\) \(Vigência\)](#)

§ 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. [\(Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012\) \(Vigência\)](#)

§ 8º [\(VETADO\)](#). [\(Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012\) \(Vigência\)](#)

§ 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. [\(Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012\) \(Vigência\)](#)

§ 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. [\(Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012\) \(Vigência\)](#)

§ 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. [\(Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012\) \(Vigência\)](#)

§ 12. Aplica-se o disposto no § 6º deste artigo ao transporte de passageiros de longa distância em regime de revezamento. [\(Incluída pela Lei nº 12.619, de 2012\) \(Vigência\)](#)

*(À Comissão de Assuntos Sociais; em decisão terminativa)*

Publicado no **DSF**, de 17/3/2015

---

Secretaria de Editoração e Publicações – Brasília-DF  
**OS: 10721/2015**