

## PROJETO DE LEI Nº 3.006

### Legislação: Projeto de Lei nº 3.066, de 2000

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

PROJETO DE LEI N.º 3.066, de 2000.

(Do Sr. Gonzaga Patriota)

Acrescenta a "Seção V- A – Do

Caminhoneiro",. no Capítulo I – Das Disposições Especiais sobre Duração e Condição de Trabalho, do Título III – Das Normas Especiais de Tutela do Trabalho, da Consolidação as Leis do Trabalho.

### EMENDA N.º \_\_\_\_\_

Altera-se o Art. 236-A e acrescente-se os Arts. 236-B e 236-C do substitutivo ao projeto de lei n.º 3.066, de 2000, apresentado na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, com a seguinte redação:

Art.1º.....

### "Seção V-A-Do Caminhoneiro"

"Art. 236-A - Denomina-se caminhoneiro o motorista profissional, com vínculo de emprego, habilitado a dirigir veículos de transporte de carga (caminhões) em todo o território nacional.

Art. 236-B – O motorista profissional quando em viagem de longa distância não poderá dirigir por mais de 4 horas consecutivas, sendo obrigatória, após esse período, a pausa mínima de trinta minutos para descanso.

§ 1º - O período acima poderá ser acrescido de uma hora por condições de segurança do motorista, do veículo ou da carga, quando tiver que prosseguir viagem por tempo suficiente para chegar em lugar de parada seguro.

§ 2º - A cada período de 24 horas, ao motorista é assegurado um período mínimo de descanso de onze horas.

Art. 236-C – É obrigatório o preenchimento de "Ficha de manutenção", fornecida pelo empregador, a fim de registrar todas as ocorrências pertinentes ao veículo." (NR)

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

### JUSTIFICAÇÃO

O projeto é inconstitucional, pois fere o princípio da igualdade inserido no artigo 5º da Constituição Federal, ao estabelecer tratamento distinto entre iguais.

Com efeito, criar tratamento privilegiado ao motorista profissional, denominando o caminhoneiro, somente para o que dirige veículo com peso bruto total superior a 3.500 quilos e somente se o fizer no transporte de carga intermunicipal, interestadual e

internacional é discriminatório daqueles que prestam serviços em iguais condições nas áreas urbanas e mesmo para aqueles que o fazem em veículos menores.

Além disso, o tratamento do projeto ao transporte intermunicipal diferenciado do transporte urbano deverá gerar grande perplexidade quando de cuidar do transporte nas regiões conurbadas ou nas regiões metropolitanas, nas quais se opera inegável confusão na definição do que seja urbano ou intermunicipal.

A jornada de trabalho diária de 6 horas e semanal de 36 horas afasta as disposições do artigo 7º da Constituição Federal, que assegura a jornada diária de 8 horas e semanal de 48 horas, que pode ser modificada mediante acordo coletivo, reservando à jornada de 6 horas para trabalhar quando sejam realizadas por turno de revezamento, que não é o caso previsto no projeto.

A proibição do trabalho em horário extraordinário fere a disposição do artigo 7º, inciso XVI da Constituição que assegura a sua realização mediante remuneração diferenciada.

A matéria relativa ao piso salarial e ajuda de custo, é típica matéria que a Constituição Federal deixou para a negociação coletiva, tanto que não existe uma só disposição legal no ordenamento jurídico pátrio ou na CLT, estabelecendo piso para qualquer categoria profissional. O tratamento legislativo de matéria reservada à negociação coletiva, além de malferir a Carta Constitucional, usurpa atribuições e enfraquece a organização e representação sindical que tem suas atribuições erigidas em garantia constitucional.

O tratamento salarial para o motorista que transporta carga inflamável já tem previsão na legislação trabalhista e tem garantia Constitucional do artigo 7º, XXIII do pagamento de adicional de periculosidade.

O seguro de acidente de trabalho, por conta do trabalhador, além da garantia Constitucional do artigo 7º, XXVIII da Constituição Federal, já tem tratamento adequado na legislação ordinária, Lei n.º 6.367 de 19/10/1976, da qual se infere a obrigatoriedade da empresa de pagar contribuição ou prêmio de seguro que atenda à necessidade da manutenção do empregado e da família nos casos de morte ou incapacidade para o trabalho como preconizado no projeto.

Como enfatizado no parecer da Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público, "por ser inócua, o Projeto não deve repetir o que é 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 CLT), descanso semanal obrigatório (Art. 67 da CLT), adicional noturno (Art. 73 da CLT) e adicional de periculosidade (devido sempre que se verificar o implemento da condição perigosa – Arts. 193 a 197 da CLT).", sendo de se acrescentar ser inócua repetir o que já tem previsão legal como no caso de seguro de acidentes do trabalho.

Observando as considerações acima, entendemos que o substitutivo apresentado pela Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público, para ser admitido carece da correção e supressão das disposições que ferem a Constituição ou sejam impertinentes como matéria legislativa.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_/2007  
Deputado Gonzaga Patriota  
PSB/ PE.