



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Projeto de Lei nº de 2013 (Do Sr. Hugo Leal)

Altera a Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, o Decreto-Lei 5.452, de 1º de maio de 1943 - Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, e a Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Transito Brasileiro, no tocante aos limites do tempo de direção e de jornada de trabalho de motorista profissional, e dá outras providencias.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera os artigos 1º, 2º, 3º, 5º, 6º, 9º, acrescenta os artigos 3º-A, 13 e 14 à Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, no tocante aos limites do tempo de direção e de jornada de trabalho de motorista profissional.

Art. 2º Os artigos 1º, 2º, 3º, 5º, 6º, 9º da Lei nº 12.619, de 2012, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º

.....

Parágrafo único.

I – de transporte coletivo rodoviário de passageiros; e

II – de transporte rodoviário de carga.”

E67D629850

E67D629850

“Art. 2º

I -

V – jornada de trabalho e tempo de direção controlados e registrados de maneira fidedigna por meio de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, pelos registros do registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo ou por outros de meios eletrônicos instalados nos veículos, normatizados pelo CONTRAN a critério do empregador.

§ 1º

§ 2º O programa de formação e aperfeiçoamento profissional previsto no inciso I dar-se-á, preferencialmente, mediante cursos de nível técnico.”

“Art. 3º

TÍTULO III

CAPÍTULO I

Seção IV-A

Do Serviço do Motorista Profissional Empregado

Art. 235-A.

Art. 235-B.

VI – submeter-se a exames toxicológicos, inclusive de larga janela de detecção, e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência.

Parágrafo único. A recusa do empregado em submeter-se ao teste e ao programa de controle de uso de droga e de

E67D629850

E67D629850

bebida alcoólica previstos no inciso VI serão consideradas infração disciplinar, passível de penalização nos termos da Lei.

Art. 235-C.

.....
§ 3º Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de uma hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de onze horas a cada vinte e quatro horas imediatamente após o cumprimento integral do período de repouso de onze horas.

§ 3º-A. O intervalo de repouso diário de que trata o § 3º poderá ser fracionado em dois períodos, garantido o mínimo de oito horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente, sem prejuízo dos demais períodos de descanso, dentro das doze horas seguintes ao fim do primeiro período.

.....
§ 8º

.....
§ 8º-A. Quando a espera de que trata o § 8º ocorrer em local onde seja possível o repouso em cabine leito, com o veículo estacionado, e desde que o tempo a ela destinado seja igual ou superior a duas horas ininterruptas, mas for exigida permanência junto ao veículo, o tempo será considerado, sem prejuízo do disposto no § 9º , como de repouso para os fins do intervalo de repouso diário de que trata o § 3º .

.....
§ 9º

§ 10. Durante o tempo de espera o motorista poderá realizar pequenas movimentações do seu veículo, de até dez minutos a cada hora, se estiver aguardando em fila para carregar, descarregar, ou aguardando a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, mantida a caracterização desse período como tempo de espera.

E67D629850

E67D629850

§ 11. Salvo previsão contratual em contrário, a jornada de trabalho do motorista, quando se encontre fora de sua base ou do seu domicílio, não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos.

§ 12. O empregado é responsável pela guarda, preservação e exatidão das informações contidas nas anotações em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, no registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, ou outros em meios eletrônicos instalados no veículo, normatizados pelo CONTRAN nos rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos instalados nos veículos, até que o veículo seja entregue à empresa.

§ 13. Os dados contidos em anotações no diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, registrados pelo registrador instantâneo de velocidade e tempo ou outros em meios eletrônicos instalados no veículo, normatizados pelo CONTRAN, poderão ser enviados a critério do empregador, facultando-se a anexação do documento original posteriormente.

Art.235-D. Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional empregado permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de vinte e quatro horas, o repouso diário pode ser feito no veículo em cabine leito ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas.

.....
§ 1º É permitido o fracionamento do período total de descanso semanal e repouso diário de que trata o *caput* em um período de trinta horas mais seis horas a serem cumpridas na mesma semana em continuidade de um período de repouso diário ou do repouso semanal.

§ 2º Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado, e que o veículo disponha de cabine leito ou a embarcação disponha de alojamento para o gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3º do art. 3º do art. 235-C, esse tempo será considerado como tempo de descanso.

E67D629850

E67D629850

§ 3º Nos casos em que o empregador adotar dois motoristas trabalhando no mesmo veículo de carga, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de seis horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado.

Art. 235-E.

§ 1º Nas viagens com duração superior a uma semana, o descanso semanal será de vinte e quatro horas por semana trabalhada ou fração semanal trabalhada, acrescido do repouso diário de onze horas que não haja sido usufruído, e seu gozo ocorrerá imediatamente 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.

§ 3º É permitido o fracionamento do período total de descanso semanal e repouso de que trata o § 1º em um período de trinta horas mais seis horas a serem cumpridas na mesma semana e em continuidade de um período de repouso diário ou do repouso semanal.

Art. 235-F.

Art. 235-G. É proibida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão, combustível ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação.

Art. 235-H.

E67D629850

E67D629850

“Art. 5º

.....

CAPITULO III-A
DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS
PROFISSIONAIS

Art. 67-A. É vedado ao motorista profissional, no exercício de sua profissão, dirigir por mais de quatro horas ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de carga.

§ 1º Serão observados trinta minutos para descanso dentro de cada quatro horas na condução de veículo, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas três horas e meia contínuas no exercício da condução.

§ 1º-A. No caso do transporte rodoviário de passageiros, devido a necessidade de atender, além do motorista os demais ocupantes do veículo, o poder concedente poderá estabelecer normas mais rígidas, reduzindo o tempo de direção contínua.

§ 2º

§ 3º O condutor é obrigado a, dentro do período de vinte e quatro horas, observar um intervalo de, no mínimo, onze horas de descanso.

§ 3º-A. O intervalo de que trata o § 3º poderá ser fracionado em dois períodos, garantido o mínimo de oito horas no primeiro período e a observância do remanescente dentro das doze horas seguintes ao fim do primeiro período.

.....

§ 5º O condutor somente iniciará viagem com duração maior que vinte e quatro horas após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º.

§ 6º Entende-se como início de viagem, para os fins do disposto no § 5º, a partida do condutor na direção do veículo na ida ou a partida no retorno, ainda que vazio, ou a partida vazio para o carregamento distante,

E67D629850

E67D629850

considerando-se como continuação da viagem as partidas nos dias subsequentes até o destino.

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou coletivo de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no *caput* sem a observância do disposto no § 6º deste artigo.

§ 8º A violação ao parágrafo precedente ensejará sanções administrativas, civis e penais a serem dirimidas perante a Justiça do Trabalho.

.....
Art. 67-E. Os tempos de direção e períodos de parada, repouso e descanso serão objeto de controle pelo condutor do veículo, por meio do equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo e, complementarmente, quando necessário, das anotações em diário de bordo ou ficha de trabalho, nos termos das normas do CONTRAN.”

“Art. 6º

.....
Art. 310-A. Ordenar ou permitir o início de viagem de duração maior que vinte e quatro horas em desacordo com o previsto no art. 67-A, § 7º.

Pena – detenção, de 6 (seis) meses a 1 (um) ano e multa.

§ 1º Incorrerá na mesma pena aquele que, na condição de transportador de cargas, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas, concorrer para a prática do delito.

§ 2º Compete à Justiça do Trabalho processar e julgar a infração penal estabelecida neste dispositivo.

.....”

“Art. 9º As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e descanso dos motoristas profissionais empregados de transporte de

E67D629850

E67D629850

cargas e de passageiros terão que obedecer ao disposto em normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, nos termos seguintes termos:

§ 1º Os locais de espera dos motoristas de transporte de cargas serão cedidos, independentemente de custos para o motorista ou para o empregador deste, entre outros, por:

I – transportador, embarcador, ou consignatário de cargas;

II – operador de terminais de cargas;

III – aduanas;

IV – portos marítimos, fluviais e secos;

V – postos de combustíveis.

§ 2º Os locais de repouso e descanso dos motoristas profissionais serão, entre outros, em:

I – estações rodoviárias;

II – pontos de parada e de apoio;

III – alojamentos, hotéis, pousadas;

IV - refeitórios das empresas ou de terceiros;

V – postos de combustíveis.

§ 3º Será de livre iniciativa a implantação de locais de repouso e descanso de que trata este artigo.

§ 4º A estrita observância às Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, no que toca ao inciso V, do § 1º e os incisos II, III, IV e V do § 2º, será observada apenas quando o local for de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que estes mantiverem com os proprietários destes locais contratos que os obriguem a disponibilizar locais de espera e repouso aos motoristas profissionais.”

Art. 3º São acrescidos à Lei nº 12.619, de 2012, os artigos 3º-A, 13 e 14, com a seguinte redação:

Art. 3º-A. Aos motoristas profissionais infratores, dependentes de substâncias psicoativas, é assegurado o pleno atendimento pelas unidades de saúde municipal, estadual e federal, no âmbito do Sistema Único de Saúde, podendo, para o cumprimento da obrigação, a realização de convênios com entidades privadas.

E67D629850

E67D629850

Art. 13. O Poder Público adotará medidas para ampliar a disponibilidade de pontos de parada, alojamentos e locais de espera, repouso e descanso que contribuam para o cumprimento desta Lei, em especial mediante:

I – inclusão de cláusulas específicas em contratos de concessão de exploração de rodovias, para concessões futuras ou sua renovação;

II – agilizando as autorizações para abertura de novos acessos para pontos de parada, estacionamentos, locais para espera.

III – permissões de uso de bem público nas faixas de domínio das rodovias sob sua jurisdição vinculadas à implementação de locais de espera, repouso e descanso e pontos de parada.

Art. 14. A fiscalização do tempo de direção nas rodovias e estradas, nos primeiros vinte e quatro meses da aplicação da Lei, será realizada pelo agente de trânsito posicionado sempre após pontos de parada ou estacionamentos utilizados por outros motoristas profissionais, que comprovadamente tenham disponibilidade para a parada regulamentar do veículo. Evitando assim que qualquer motorista seja penalizado por não ter cumprido a parada obrigatória por falta de local disponível.

§ 1º Após o período inicial de vinte e quatro meses da aplicação desta Lei, a fiscalização poderá ser realizada também conforme estabelece o Art. 67 – E.

§ 2º Quando o motorista não encontrar local disponível para parada no trajeto, deverá registrar em relatório de viagem, em modelo a ser regulamentado pelo Ministério do Trabalho.

§ 3º Sempre que achar necessário, o Ministério do Trabalho ou órgão de trânsito competente poderá exigir provas, através de imagens, documentos ou outras informações a serem regulamentadas pelo Ministério do Trabalho, de que o trecho efetivamente não possui locais adequados para a realização da parada obrigatória ou que fato extraordinário impediu o cumprimento da norma.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

E67D629850

E67D629850

JUSTIFICATIVA

A Lei nº 12.619, de 2012 é fruto de discussões e negociações que tiveram início em 1996 quando da tramitação do Código de Trânsito Brasileiro neste Poder.

Inspirado na legislação europeia, que já havia limitado o tempo de direção para evitar a fadiga, encontrou no Brasil proposição que limitava em dez horas o tempo do motorista ao volante, com paradas a cada quatro horas de direção ininterrupta, com descanso de trinta minutos.

Como resultado da mobilização de todos os segmentos representativos do setor, foi aprovada o Projeto de Lei nº 99/2007 e, com a sanção presidencial, em 30 de abril de 2012, recebeu o número 12.619.

Em 2012, em decorrência da paralisação dos motoristas nas rodovias brasileiras, com grande repercussão nos mass media, pareceu-nos evidente e indispensável a adoção de medidas como forma de prevenção e solução para os recorrentes e graves problemas que envolvem a atividade deste tipo de profissional e a efetiva aplicação da Lei do Motorista.

O transporte rodoviário de cargas no Brasil tem se constituído, nos últimos 50 anos, no principal meio de movimentação de bens, que nos fluxos intraestaduais como nos interestaduais. Destacamos também sua importante participação no fluxo de cargas internacionais quando é considerado o comércio com países do Cone Sul, especialmente Argentina, Uruguai e Chile.

Conforme boletim da Confederação Nacional dos Transportes, entre os modais de transporte de carga utilizados no País (rodoviário, ferroviário, aquaviário, dutoviário e aéreo), que movimentam cerca de 794, 9 bilhões de TKU (volume útil transportado em toneladas pela distância útil percorrida em km) por ano, o modal rodoviário é o maior deles. Ele é responsável por mais da metade (61%) e é três vezes a parcela do segundo colocado, o modal ferroviário com 21%. Apesar disso, o Conselho Nacional de Transporte (CNT) ressalta que a produtividade do transporte de cargas no modal rodoviário, se comparada a países de primeiro mundo, é de apenas 22%.

Não suficiente a importância desses dados, operam esse modal quase 190 mil empresas, além dos cerca de um milhão de caminhões conduzidos por autônomos. Tal suporte a economia é feito hoje em uma malha com cerca de 1,6 milhão de quilômetros de rodovias.

E67D629850

E67D629850

A frota circulante, segundo o Sindipeças (Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores), usada no transporte de cargas do País é composta por mais de 1,5 milhões de caminhões e quase 4,8 milhões de caminhonetes (comerciais leves), totalizando 14,4% da frota circulante de 43,68 milhões de veículos.

Portanto, uma má aplicação da Lei nº 12.619, de 2012, poderá constituir um novo gargalo para o setor logístico nacional, acarretando em grandes perdas econômicas e de abastecimento para os consumidores.

Dessa forma, é de grande importância que um plano de implementação da Lei nº 12.619, de 2012, seja elaborado, visando evitar que uma medida que pretende garantir saúde e segurança, não só dos motoristas de setor de cargas e transportes de pessoas, mas também dos condutores de veículos de passeio, acarrete em um gigantesco impacto na atividade econômica do País. Se por um lado a medida visa combater o regime desumano do setor, que trabalha em regime médio de quinze horas por dia, sete dias da semana, por outro, é necessário desenhar a capacidade de fiscalização da Polícia Rodoviária Federal. Tal fiscalização deve ser feita de forma eficiente o suficiente para não acarretar em nova reação em cadeia para toda rede de abastecimento, seja a de alimentos, de produtos industrializados, a do setor exportador, e de tantas outras das quais dependem tanto as famílias como os comerciantes e os industriais brasileiros.

Uma correta implementação da Lei do Motorista também deverá levar em consideração outro grande problema enfrentado, não só pelo motorista, mas também por todo o setor de logística, pela população brasileira e a economia de forma geral: a gigantesca falta de infraestrutura de transporte. As próprias jornadas desumanas às quais os motoristas de veículos de carga são submetidos diariamente são consequências da falta de pontos de estacionamento para caminhões e pernoite de caminhoneiros, centros especializados no armazenamento e segurança das cargas e do motorista, rodovias em maus estados atrasam o transporte de cargas, falta de fiscalização ostensiva contra roubos e assaltos, dentre muitos outros. Essa falta de infraestrutura de transporte é, em verdade, o grande vilão da segurança nas rodovias brasileiras e dos abusos cometidos junto à classe de motoristas.

Outro ponto também tratado pela Lei nº 12.619, no seu art. 2º, inciso I, visa sanar o déficit profissionalizante dessa classe de trabalhadores e que também deve ser considerado em conjunto com a estratégia a ser definida por essa Comissão de implantação dessa Lei.

Assim, se por um lado o Poder Legislativo confirmou a vontade classe dos motoristas em regulamentar uma profissão tão importante para a economia nacional, garantindo-lhes maior dignidade à sua profissão, esta Casa deve concentrar esforços no apoio às medidas de investimentos no setor de infraestrutura de transporte e outras já sugeridas pelos órgãos competentes.

E67D629850

E67D629850

A busca por um setor de transporte mais confiável e eficiente poderá, não só garantir segurança a motoristas e passageiros, mas também diminuir sobremaneira os gastos do setor de logística e os gastos do Governo com segurança, liberando recursos da ordem de bilhões de reais que poderiam ser reinvestidos em atividades produtivas e educação no trânsito. O desenvolvimento da infraestrutura de transporte aqui descrito, caso já estivesse consolidado no âmbito da Nação, conformaria plenamente a consolidação dos direitos aqui atribuídos à classe atendida pela Lei, inexistindo qualquer tipo de manifestação iniciada pelos motoristas de cargas.

Portanto, para que os setores integrado da economia brasileira e o motorista de transporte de cargas e passageiros – beneficiário direto da Lei nº 12.619, de 2012, bem como o consumidor, o comerciante e o industrial, não sejam vítimas de uma má implantação desta Lei e que ela surta o efeito desejado é imprescindível que o Congresso Nacional analise, discuta e vote a presente proposição, que visa, sobretudo, o aperfeiçoamento da Legislação.

Sala das Sessões, 27 de junho de 2013.

Hugo Leal
Deputado Federal – PSC/RJ

E67D629850

E67D629850