

PROJETO DE LEI Nº , DE 2013
(Da Sra. Jô Moraes)

Altera a Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, as Leis n.ºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001 e 11.079, de 30 de dezembro de 2004, para dispor sobre o exercício da profissão de motorista, regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências.

A Câmara dos Deputados decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, passa a vigor com as seguintes alterações:

.....
Parágrafo único. Integram a categoria de que trata esta Lei os condutores profissionais de veículos automotores cuja condução exija habilitação específica e formação profissional, nos termos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.
 (NR)

.....
 Art. 9º As condições sanitárias e de conforto nos locais de espera, repouso e descanso dos motoristas profissionais de transporte de cargas e de passageiros terão que obedecer ao disposto em normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, nos seguintes termos:

6310CB4406
 6310CB4406

§ 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 e 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, observadas as Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego. (NR)

Art. 2º Os arts 235-C e 235-E da Seção IV-A, do Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passam vigorar com a seguinte redação:

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 e descanso semanal de vinte e quatro horas imediatamente após o cumprimento integral do período de repouso de onze horas.

.....

§10 O intervalo de repouso diário de que trata o §3º poderá ser fracionado em dois períodos, garantindo-se 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.

6310CB4406

6310CB4406

§11. Sem prejuízo do disposto no §10, o intervalo interjornada poderá ser reduzido em até três horas, mediante previsão em convenção, acordo coletivo ou contrato de trabalho, desde que compensado no intervalo interjornada subsequente.

§12. Quando a espera de que trata o §8º for igual ou superior a duas horas ininterruptas, ocorrer em local onde seja possível o repouso em cabine leito com o veículo estacionado e for exigida permanência do motorista 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.

.....
 §13. Durante o tempo de espera o motorista poderá realizar pequenas movimentações em 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.

§14. Salvo previsão contratual em contrário, a jornada de trabalho do motorista não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos. (NR)

.....
 Art.235-E.....

§1º Nas viagens com duração superior a uma semana, o descanso semanal será de vinte e cinco horas por semana ou fração semanal trabalhada, devendo ser observado logo antes ou após um repouso diário de onze horas, totalizando trinta e seis horas de descanso contínuo, 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.

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

.....
 §13 É permitida a compensação do descanso semanal referido no §1º deste artigo, limitada a três descansos semanais, no total de cento e oito horas, que devem ser usufruídos ininterruptamente e coincidir com um domingo.

6310CB4406

6310CB4406

§14 *No curso da mesma viagem, o tempo de descanso fora do veículo ou com o veículo estacionado de que trata o §7º poderá se dar apenas a cada trinta e seis horas. (NR)*

Art. 3º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro – passa a vigorar com a seguinte redação:

Art.67A.....

.....
 § 2º *Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção estabelecido no caput e desde que não comprometa a segurança rodoviária, o tempo de direção poderá ser prorrogado por até duas horas, de modo a permitir que o condutor, o veículo e sua carga cheguem a lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados.*

§3º *O condutor é obrigado a, dentro do período de vinte e quatro horas, observar um intervalo de, no mínimo, onze horas de descanso, facultando-se o fracionamento dois períodos, garantindo-se oito horas ininterruptas de descanso 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 logo após o carregamento do veículo, a partida no retorno ainda que vazio ou a partida para o carregamento distante, considerando-se como continuação da viagem as partidas nos dias subseqüentes até o destino.*

.....
 §9º *O motorista, a cada período de sete dias observará intervalo de descanso de vinte e quatro horas após o cumprimento do intervalo de descanso diário de onze horas previsto no § 3º, ou fração de, no mínimo, oito horas, em caso de fracionamento.*

§10 *O tempo de direção de que trata caput será rigorosamente controlado pelo condutor do veículo, mediante:*

6310CB4406

6310CB4406

I - Análise do disco ou fita diagrama do registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo ou de outros meios eletrônicos idôneos instalados no veículo, na forma regulamentada pelo CONTRAN; ou

II - Verificação do diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, fornecida pelo empregador; ou

III - Verificação da ficha de trabalho do autônomo, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§11 O equipamento de que trata o §10 deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor. (NR)

.....
Art. 67-E A guarda e a preservação das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo são de responsabilidade do condutor até que o veículo seja entregue ao proprietário e, no caso de condutor autônomo, fica sob sua responsabilidade, ressalvada a hipótese de transporte de passageiros em viagens urbanas e semiurbanas em que a chave do equipamento estiver sob a guarda do empregador.

.....
Art.230.....

XXV – sem qualquer dos instrumentos de controle do tempo de direção previstos no art. 67-A ou no regulamento do CONTRAN, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou de passageiros:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização. (NR)

.....
Art.259.....

§4º *Ao condutor identificado no ato da infração será atribuída pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos do §3º do art. 257, excetuando-se aquelas praticadas por passageiros usuários do serviço de transporte coletivo rodoviário de passageiros em viagens de longa distância transitando em rodovias com a utilização de ônibus, em linha regular intermunicipal, interestadual ou internacional e aquelas em viagem de longa distância por fretamento e turismo ou de qualquer modalidade, excetuadas as situações regulamentadas pelo CONTRAN nos termos do art. 65 deste código. (NR)*

6310CB4406

6310CB4406

.....
 Art. 310-B. Ordenar ou permitir o início de viagem de duração maior que um dia em desacordo com o previsto no art. 67-A, § 7º.

Pena – detenção, de seis meses a 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.

.....
 Art. 4º O §2º do artigo 34-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VI:

Artigo34A.....

§2º.....

VI - nos casos de concessões de rodovias, a exigência da construção de locais seguros destinados a estacionamento de veículos e descanso para os motoristas, situados a intervalos menores que duzentos quilômetros entre si, incluindo área isolada para os veículos que transportem produtos perigosos, observando-se o volume médio diário de tráfego na rodovia.(NR)

Art. 5º O art. 2º da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

Art.2º.....

§ 5º Não se aplicam as vedações previstas no § 4º quando a celebração de contrato de parceria público-privada tiver por objeto a construção ou a implantação de pontos de parada em rodovias sob administração direta da União, dos Estados ou do Distrito Federal, para o estacionamento de veículos e descanso dos motoristas, na forma prevista no inciso VI do § 2º do artigo 34- A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. (NR)

Art. 6º Os contratos de concessões de rodovias outorgadas anteriormente à entrada em vigor desta Lei deverão adequar-se às disposições contidas no inciso VI do § 2º do artigo 34-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, no prazo de um ano, respeitando-se o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

6310CB4406

6310CB4406

JUSTIFICAÇÃO

Por mais de quarenta anos a categoria dos motoristas profissionais lutou pela regulamentação de sua profissão. Essa luta esteve sempre em consonância com o clamor da sociedade por segurança no trânsito, em especial, nas rodovias do País. Nesse aspecto, os problemas causados pela falta de controle da jornada de trabalho e do tempo de direção do motorista receberam especial atenção da imprensa e foram objeto de manifestações de autoridades do Poder Executivo, do Judiciário e do Ministério Público. No âmbito do Congresso Nacional, esse debate deu origem à Lei n.º 12.619, de 2012, que disciplinou a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional, entre outras providências.

A referida Lei surgiu em um contexto alarmante de elevação do número de mortes no trânsito. Em sua maioria, essas mortes decorrem de acidentes envolvendo caminhões e ônibus, em razão do elevado grau de letalidade dos sinistros com esses veículos, agravada pelo longo histórico de violações dos direitos laborais dos motoristas profissionais.

As negociações para a elaboração dessa lei envolveram a representação dos trabalhadores e dos empregadores, além do Governo e do Ministério Público do Trabalho. Diversas audiências públicas e reuniões tripartites foram realizadas, com ampla divulgação, de modo a viabilizar a participação dos interessados na regulamentação da atividade.

Importante ressaltar que a Lei nº 12.619, de 2012, objetivou colocar um fim à desumana exploração dos motoristas profissionais, empregados e autônomos, estabelecendo pausas para descanso e repouso noturno e garantindo mais segurança e paz nas estradas.

Neste sentido, a Lei do Motorista, como foi denominada, promoveu o trabalho decente para mais de cinco milhões de trabalhadores da categoria, bem como colaborou para a redução das mortes decorrentes de acidentes rodoviários.

A Lei também favoreceu o cumprimento das Resoluções A/RES/62/244 e A/RES/64/255 da Organização das Nações Unidas (ONU), das quais o Brasil é signatário, e do compromisso com a Organização Mundial de Saúde (OMS) de reduzir pela metade, até 2020, o número de vítimas de acidentes de trânsito.

Contudo, a Lei nº 12.619, de 2012 recebeu duras críticas de movimentos paredistas promovidos por uma parte dos caminhoneiros

6310CB4406

6310CB4406

autônomos, os quais conseguiram a atenção da mídia e do Governo, gerando um intenso debate em relação aos termos da referida Lei, em especial, na parte em que foi estabelecida a jornada dos motoristas profissionais, com os intervalos de descanso, culminando em um intenso debate no Congresso Nacional sobre a necessidade de alteração da Lei para satisfazer parte dos caminhoneiros autônomos insatisfeitos com os termos da nova legislação.

A proposta de alteração da Lei do Motorista está sendo discutida na Câmara dos Deputados, tendo sido formada na Casa uma Comissão Especial (CEMOTOR) para estudar e propor as alterações acordadas.

Porém, as propostas de alterações acatadas pela CEMOTOR excluem totalmente os direitos conquistados na Lei 12.619, de 2012, especialmente no tocante à redução da jornada de trabalho, ponto fundamental da norma, que significa o trabalho decente no setor e a redução drástica dos acidentes fatais nas rodovias do Brasil.

Por tais razões, após intenso debate promovido por esta parlamentar com os interessados na alteração da Lei nº 12.619, de 2012, ou seja, os representantes dos motoristas profissionais e a sociedade, são propostas alterações cirúrgicas na legislação ora em debate, as quais, certamente, atenderão completamente os anseios da categoria profissional atingida diretamente pela lei, e da sociedade em geral.

Sala das Sessões, em de outubro de 2013.

Deputada JÔ MORAES