

PARECER PROFERIDO EM PLANÁRIO EM SUBSTITUIÇÃO À COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO DO SENADO FEDERAL AO PROJETO DE LEI Nº 99, de 2007

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a Lei nº 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional, e dá outras providências.

Autor: **SENADO FEDERAL**

Relator: **Deputado MAURO LOPES**

I – RELATÓRIO

Em revisão ao Projeto de Lei nº 99/2007 (Projeto de Lei da Câmara nº 319, de 2009, SF), ofereceu o Senado Federal um substitutivo à matéria.

Ao examinar a proposta da Câmara dos Deputados, o Senado Federal adotou quase em sua totalidade o conteúdo específico da proposta legislativa em epígrafe aprovada nesta Casa.

O Senado Federal, no entanto, incluiu, em seu substitutivo, dispositivos com regras de cunho genéricas relativas ao exercício da atividade de motorista, bem como direitos além dos previstos no capítulo II, Título II e VIII da Constituição Federal.

Além disso, foram estabelecidas alterações no Capítulo I, Título III da Consolidação das Leis do Trabalho – Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1.943, na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1.997 (Código de Trânsito Brasileiro) e nas Leis nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e de nº

12.023, de 27 de agosto de 2009, relacionadas com a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional.

A matéria retorna, portanto, a esta Casa para se deliberar, nos termos do Regimento Comum, sobre as mudanças processadas no Projeto de Lei nº 99/2007 (Projeto de Lei da Câmara nº 319, de 2009, no Senado Federal).

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

O art. 1º teve sua redação modificada de forma a deixar claro que a lei regula a profissão de motorista com vínculo de emprego e que exerça sua profissão nas diversas atividades ou categorias econômicas, inclusive como categoria diferenciada, de tal forma que não reste dúvida sobre a definição ou caracterização desta importante categoria profissional, com a qual concordamos.

O art. 2º estabelece os direitos do motorista profissional dando nova redação e formato ao projeto aprovado na Câmara dos Deputados, sem mudança de conteúdo, esclarecendo e delimitando a obrigatoriedade de sua formação e aperfeiçoamento profissional por meio de cursos técnicos e ainda o seu direito ao controle fidedigno da sua jornada de trabalho, tema da maior relevância na elaboração do substitutivo, como se verá adiante.

Outro direito expresso nesse dispositivo aperfeiçoado pelo Senado Federal (Parágrafo único do art. 2º) é com relação à garantia de um seguro obrigatório para estes profissionais, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às suas atividades, no valor mínimo de dez vezes o piso salarial de sua categoria ou do valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo. É certo que este seguro trará maior tranquilidade para os motoristas profissionais e suas respectivas famílias no desempenho de suas atividades.

A alteração promovida pelo Senado Federal ao incluir na Consolidação das Leis do Trabalho uma Seção IV – A no Capítulo I do Título III, tratando do serviço do motorista profissional, expresso no art. 3º, organizou de forma clara e objetiva os direitos constantes na redação final do PL 99/2007, aprovada na Câmara dos Deputados, o que certamente facilitará a interpretação da lei e a sua aplicabilidade aos casos concretos.

Na Seção IV – A foram disciplinados direitos relacionados às peculiaridades no exercício da profissão dos motoristas de cada modo de transporte, como os de carga e de passageiros. A separação por categoria profissional conceituará as particularidades do trabalho executado por esses trabalhadores e evitará interpretações indevidas quanto aos direitos desses profissionais.

A questão da jornada de trabalho do motorista foi motivo de grande preocupação no substitutivo do Senado, sensibilizados os Senadores com o verdadeiro clamor nacional por regras que se fazem necessárias e visam coibir excessos de jornada em atividade que sabidamente envolve questões de segurança no trânsito e questões de saúde do trabalhador. Exatamente por isso, a jornada de trabalho abrange parte substancial das alterações introduzidas no substitutivo e foram a razão das demais alterações em outras leis como o Código Brasileiro de Trânsito e legislação sobre concessões de rodovias.

Alguns dispositivos inclusos na nova “Seção IV – A” da Consolidação das Leis do Trabalho, merecem ser discorridos neste parecer, em face da importância dessas alterações, as quais contribuem para modernização e a flexibilização da legislação trabalhista brasileira.

É certo que esses novos dispositivos não trazem prejuízos para a classe trabalhadora, pois muitos já estavam previstos em acordos e convenções coletivas. A diferença é que esses dispositivos passam a ser normas básicas da CLT, a serem respeitadas por todos, empregados e empregadores, e acabam com o “*animus negotia*” característico dos instrumentos citados.

Assim, o art. 3º do substitutivo estabelece novos arts. 235-A até 235-H na Seção IV - A, com regras específicas da jornada de trabalho do motorista profissional e seus deveres, considerando as diversas especificidades do transporte rodoviário de cargas e de passageiros, de curta e de longa distância, além de intervalos de repouso e de descanso obrigatórios, considerando-se a realidade dos serviços de transportes em nosso País de dimensões continentais, cujo transporte de bens e pessoas em sua grande maioria é feito por rodovia – 60% de tudo que se produz e consome no País é transportado pelo caminhão – obrigando o motorista a realizar viagens de longa distância por períodos que muitas vezes superam dias ou semanas e até meses, quando se trata de viagem internacional para o Mercosul, por exemplo.

O art. 235 – B estabelece deveres para o motorista: dirigir com atenção e perícia, respeitar a legislação de trânsito, zelar pela carga e pelo veículo, cumprir regras de tempo de direção e descanso e submeter-se a programa de controle de uso de droga e bebida alcoólica, que se justifica tendo-se em conta que na direção de veículo de grande porte nas rodovias e vias urbanas o motorista é responsável pela segurança não só do veículo, dos passageiros e da carga, mas responsável pela segurança no trânsito. A disposição atende apelo e clamor da sociedade diante das constantes notícias de acidentes provocados por motorista dirigindo sob o efeito de drogas e bebida alcoólica.

O art. 235 – C – estabelece a jornada normal de trabalho, como sendo aquela prevista na Constituição Federal ou mediante acordos ou convenções coletivas, admite a prorrogação da jornada por duas horas extraordinárias e assegura intervalo para refeição, intervalo de repouso diário e de descanso semanal, regula o pagamento das horas extraordinárias e regramento da hora noturna. Estas são as regras gerais da jornada de trabalho do motorista.

Considerando-se as características específicas da atividade de transporte, a sua dinâmica e as suas dificuldades, principalmente em virtude de trânsito nas grandes cidades, as restrições ao tráfego de veículos de carga e nas operações de carga e de descarga, o art. 235 – C em seus parágrafos 6º, 7º, 8º e 9º estabelece regras diferenciadas para situações específicas que são próprias da atividade de transporte: a possibilidade da compensação do excesso de horas de um dia, em outro dia, e a redução do intervalo interjornada. Em ambos os casos, isso seria feito mediante negociação com o respectivo Sindicato dos empregados.

O parágrafo 8º estabelece como tempo de espera as horas que excederem a jornada normal de trabalho do motorista rodoviário de cargas quando ele ficar aguardando para carga e descarga, no embarcador ou destinatário, para fiscalização da mercadoria em barreiras fiscais ou alfandegárias, não se computando como horas extraordinárias o tempo de espera. Justifica-se a criação do tempo de espera pois nenhuma das partes – empregador ou motorista – tem o controle desse tempo nas hipóteses aventadas, sendo comum o veículo ficar parado por várias horas para carga e descarga e por longas horas, e mesmo dias, para a fiscalização nas barreiras fiscais e alfandegárias. Se fosse considerado o tempo de espera como hora

extraordinária, haveria constante excesso de horas extras submetendo o empregador a multas e outras punições.

Esse “tempo de espera” não será considerado hora extraordinária. Contudo o motorista do transporte de carga será indenizado com base no salário-hora normal acrescido de 30 % (trinta por cento). Este novo instituto foi inspirado em legislação de outros países da Comunidade Européia e do Mercosul, o qual certamente deverá acabar com uma das principais fontes de litígios entre o trabalhador e empregador no setor de transporte rodoviário de cargas, servindo à atualização e modernização da legislação brasileira.

O art. 235 D estabelece regras específicas para viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional deva permanecer fora da base da empresa e da sua residência por mais de vinte e quatro horas. São as regras: intervalo de descanso de trinta minutos a cada quatro horas de direção, admitindo-se o fracionamento do intervalo de descanso; intervalo de uma hora para refeição e repouso diário do motorista.

O art. 235 E estabelece outras regras para o transporte rodoviário de cargas de longa distância, de acordo com as especificidades da operação de transporte realizada, assim: a obrigatoriedade de ser observado descanso semanal de trinta e seis horas por semana trabalhada; a possibilidade de acumular o descanso semanal por até três semanas, a possibilidade do fracionamento do descanso semanal; a possibilidade de dispensa do motorista fora da base da empresa, quando o veículo fica parado por tempo superior ao da jornada de trabalho ou da determinação para que ele fique junto ao veículo contando-se o tempo de permanência como tempo de espera; a possibilidade de utilização de motoristas em regime de revezamento, remunerando-se o motorista quando na reserva à razão de trinta por cento da hora normal e assegurando-se aos motoristas no regime de revezamento repouso diário de no mínimo seis horas com o veículo parado; a possibilidade de pagamento indenizatório do pernoite ao motorista fora da base quando não disponibilizado dormitório; a possibilidade, em caso de força maior, de elevação da jornada de trabalho pelo tempo necessário para sair da situação assim considerada; a possibilidade do motorista e ajudante usufruírem do intervalo de repouso diário e intervalos intrajornadas no veículo sem a caracterização desse tempo como jornada de trabalho e sem ensejar qualquer remuneração; a possibilidade do motorista acompanhar o veículo transportado por outro meio onde ele siga embarcado, regulando-se na hipótese o tempo que será

considerado como jornada de trabalho, intervalo de descanso e repouso e tempo de espera. Por fim, dispõe o parágrafo 12 que se aplica ao transporte de passageiro de longa distância as regras estabelecidas nos casos de revezamento de motoristas.

São regras todas muito específicas e aplicáveis em situações pré-determinadas, introduzidas no substitutivo após amplo debate entre todos os setores interessados, apresentadas como sugestões para a solução de problemas enfrentados no dia a dia por aqueles que operam e trabalham no setor. São soluções emanadas da experiência e aceitas pelas partes interessadas.

O art. 235-F e 235 – H estabelecem a possibilidade de outras condições específicas de trabalho, inclusive de jornadas especiais, desde que não prejudiquem a saúde e a segurança do trabalhador, mediante convenções e acordos coletivos de trabalho.

O art. 235- G proíbe a remuneração do motorista através de vantagens que possam comprometer a segurança rodoviária, da coletividade ou que permitam a violação da legislação aprovada.

O art. 4º do substitutivo, que acrescenta parágrafo 5º ao art. 71 da CLT, visa adequar a legislação trabalhista ao entendimento do Egrégio Tribunal Superior do Trabalho quanto ao fracionamento dos intervalos intrajornada para os motoristas e cobradores que exercem a função nas empresas de transporte coletivo de passageiros.

Em 16 de novembro de 2009, o Tribunal Superior do Trabalho editou a Resolução nº 159, a qual altera a Orientação Jurisprudencial nº 342 da Subseção I Especializada de Dissídios Individuais, estabelecendo que ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas e cobradores em empresas de transporte coletivo de passageiros é válida cláusula de acordo ou convenção coletiva de trabalho que contemple a redução do intervalo intrajornada e o fracionamento dos intervalos, não sendo permitidos os descontos na jornada e mantida a mesma remuneração. Dessa forma, o Senado Federal agiu sabiamente ao inserir a presente alteração no art. 71, o que certamente atenderá empregados e empregadores desse setor econômico, o qual possui peculiaridades na produção dos seus serviços bem distintas em relação a outros segmentos econômicos.

Destaca-se dentre as regras incorporadas pelo substitutivo à Consolidação das Leis do Trabalho, como de grande importância para saúde do trabalhador e para a segurança no trânsito, aquelas atinentes aos intervalos de descanso, em especial o descanso obrigatório de trinta minutos a cada quatro horas de direção ininterrupta e o descanso intrajornada de onze horas. Trata-se de regramento inspirado na legislação de outros países que tem como objetivo coibir o tempo excessivo de direção, causador de estafa, cansaço e por via de consequência de acidentes graves pelo porte dos veículos de transporte de carga e de passageiros.

Como se trata de regra de segurança no trânsito, preocupou-se o substitutivo em introduzir um Capítulo III-A e arts. 67-A até 67-D com modificações no Código de Trânsito Brasileiro, objetivando tornar obrigatória a observância de tempo de direção de veículos por motorista profissional, compatível com as necessidades e condições físicas do indivíduo, a saúde do motorista e a segurança no trânsito. A regra inserida no Código de Trânsito obriga seja observada pelo motorista empregado, pelo motorista transportador autônomo que não sendo empregado não estaria obrigado a seguir jornada de trabalho da CLT e também o motorista estrangeiro de veículo dos países vizinhos que rodam pelo Brasil.

A legislação inserida no Código de Trânsito é absolutamente necessária não só para assegurar idêntico comportamento dos motoristas empregados, dos autônomos e dos estrangeiros, por questões de segurança. Ela é necessária também para se dar tratamento isonômico aos diversos agentes e operadores de transporte, evitando-se a concorrência desleal que poderia advir de tratamento mais restritivo à atividade do motorista brasileiro empregado, em comparação com a atividade livre e sem restrições do motorista autônomo e do estrangeiro. Criar-se-ia um diferencial favorecendo a contratação dos dois últimos em detrimento do motorista empregado, com graves consequências no mercado e fechamento de inúmeros postos de trabalho.

Assim, o art. 67 – A, a ser inserido no CTB, veda ao motorista profissional de caminhões e ônibus dirigir por mais de quatro horas ininterruptas, obriga que seja observado intervalo de descanso de trinta minutos a cada quatro horas de direção, permitindo em casos excepcionais para chegar a local seguro ou ao seu destino, ao motorista em viagem, dirigir por mais uma hora. Obriga o condutor a observar período de descanso de onze horas diariamente, ou seja, dentro do período de vinte quatro horas, permitindo

flexibilização de nove horas mais duas, sempre no mesmo dia. Veda ao condutor iniciar viagem longa de mais de um dia sem ter cumprido o tempo de descanso diário e responsabiliza o transportador, embarcador, consignatário de cargas, operador de carga multimodal e agente de cargas se permitirem ou ordenarem ao motorista o início de viagem de longa distância sem que antes tenha observado o descanso diário. A responsabilização desses agentes visa coibir prática comum no mercado – de dizer o problema não é meu - que coloca em risco não só o motorista, mas toda a sociedade, em especial aqueles que com ele cruzam no trânsito urbano e nas rodovias.

Os arts. 67 – B e 67 – C, incluídos no CTB, estabelecem o dever do motorista ou condutor de controlar o tempo de direção e de observar os períodos de descanso estabelecidos, sujeitando-o às penalidades do Código de Trânsito. Dentre os meios de controle do tempo de direção inclui-se o registrador instantâneo inalterável de velocidade que o art. 67 – D obriga seja guardado e preservado pelo motorista até sua entrega ao proprietário do veículo.

O art. 6º do Substitutivo inclui no CTB dispositivos com finalidade de estabelecer as penalidades para os motoristas que deixarem de observar as novas regras de tempo de direção e de descanso, mediante inclusão de incisos no art. 230 do referido Código e define como crime de trânsito o ato de ordenar ao motorista o início de viagem de longa distância sem que ele tenha observado o descanso diário, isto mediante inclusão de novo art. 310-A no Código. As alterações dos arts. 145, 259 e 261 do Código de Trânsito, trazidas pelo art. 6º do substitutivo, visam corrigir distorções existentes no Código, quais sejam: eliminar a exigência de não ter praticado nenhuma infração nos últimos doze meses para participar de curso especializado objetivando a mudança de categoria na sua Carteira de Habilitação; evitar seja atribuída responsabilidade e pontuação ao motorista por infração cometida pelo passageiro; estabelecer regra diferenciada para a suspensão do direito de dirigir ao motorista profissional, dada a sua super exposição no trânsito.

Observa-se do substitutivo que um dos pontos centrais das inovações introduzidas, especialmente na legislação de trânsito, é o controle do tempo de direção do motorista, obrigando sejam observados tempos de parada para descanso, no mínimo a cada quatro horas, e ainda intervalos para almoço de uma hora e de descanso diário de onze horas, que

pode ser de nove horas mais duas. Cria-se um conceito de tempo máximo de direção ininterrupta de quatro horas.

Essas regras têm como objetivo primeiro trazer maior segurança no trânsito, nas rodovias e nas vias urbanas, impondo-se sua adoção ante as reiteradas notícias de acidentes graves e fatais envolvendo veículos de grande porte, sendo um dos fatores apontados na provocação de acidentes exatamente o excesso de tempo de direção do motorista e suas consequências como a fadiga, o sono e a perda de reflexos. Observar os intervalos de descanso trará certamente maior segurança no trânsito. Além disso, as regras visam também à preservação da saúde do motorista, evitando excessos que são prejudiciais se praticados de forma continuada.

O controle do tempo de direção e a imposição ao motorista de intervalos obrigatórios de descanso, como normas de trânsito, encontram precedentes já praticados na legislação de outros países, como Estados Unidos, Comunidade Européia e Austrália, tratando-se de conceitos modernos que merecem ser incluídos no Código de Trânsito Brasileiro. Os parâmetros adotados no substitutivo são adotados nesses países, apresentando resultados eficientes na redução de acidentes e melhoria no controle da saúde dos motoristas.

O controle do tempo de direção pressupõe a imposição da obrigatoriedade ao motorista de não dirigir por mais de quatro horas de forma ininterrupta e por via de consequência a obrigatoriedade de parada para descanso, que poderá ser de trinta minutos, uma hora ou mais e até onze horas. Estas paradas nas rodovias pressupõem a existência de infraestrutura para atender a demanda dos caminhoneiros que estarão obrigados a atender o comando da lei. É dever do Poder Público buscar equacionar meios para que seja cumprida a lei, proporcionando a oferta de pontos de paradas e de descanso que atendam requisitos mínimos de segurança, saúde e sanitárias e para que o caminhoneiro não seja relegado a sua própria sorte e obrigado a parar em lugares ermos, sem nenhuma segurança, sujeito a roubos ou assaltos, colocando em risco sua própria vida, além dos bens transportados.

Visando equacionar a oferta de pontos de parada e de descanso nas rodovias, o substitutivo estabelece a obrigatoriedade da sua construção nas rodovias sob concessão, nas novas concessões, mediante previsão no próprio edital, introduzindo a exigência conforme seu art. 7º que modifica o art. 34-A da Lei nº 10.233 de 05 de junho de 2001 e nas concessões

antigas conforme o seu art. 10º. É estabelecido o prazo de um ano para adaptação nos respectivos contratos, dando atendimento à exigência de construção dos pontos de parada e de descanso. Para a construção dos pontos de parada e de descanso nas rodovias não concessionadas, a solução encontrada foi a de permitir sua construção mediante parceria público-privada, incluindo o art. 8º novo parágrafo no art. 2º da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, de forma a viabilizar a celebração dessas parcerias.

No art. 9º do substitutivo definiram-se as condições sanitárias e de conforto mínimas dos pontos de parada e de descanso, a serem observadas quer nos casos de sua construção nas rodovias concedidas, quer para a celebração de parcerias público-privadas para sua construção nas demais rodovias, evitando-se assim que postos de gasolina sejam reconhecidos como tal, no caso de não apresentarem condições mínimas de segurança, conforto e higiene.

O art. 11 do substitutivo revoga o art. 3º da Lei nº 12.9023 de agosto de 2009, porque este conflita com as disposições do art. 1º, parágrafo único, que trata da categoria profissional dos motoristas com vínculo de emprego.

A regra de vigência do art. 12 visa dar um prazo de cento e oitenta dias para as adaptações necessárias ao cumprimento da lei.

Finalizando, é importante ressaltar que o substitutivo do Senado Federal é resultante de longa discussão e negociação entre a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres e a Confederação Nacional do Transporte, a primeira entidade sindical máxima dos trabalhadores do setor e a segunda a entidade maior patronal, com a participação de representantes do Ministério Público do Trabalho, as quais contribuíram de forma democrática na discussão e análise ocorrida no Senado Federal, o que acabou resultando no substitutivo ali aprovado.

O fato histórico merece ser prestigiado pelo Parlamento Brasileiro, agora na Câmara dos Deputados, como já o foi no Senado, para que sirva de exemplo a outras categorias profissionais e outras categorias econômicas, enfim a todos os demais setores de atividades da sociedade brasileira.

**Em face do exposto, nosso voto é pela aprovação do
Substitutivo do Senado Federal ao Projeto de Lei nº 99, de 2007.**

Sala das Sessões, de de 2012.

**Deputado MAURO LOPES
Relator.**