CÂMARA DOS DEPUTADOS

Comissão Especial destinada a debater e propor modificações à Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamenta a profissão de motorista.

Presidente: Deputado Nelson Marquezelli (PTB/SP)

Relator: Deputado Valdir Colatto (PMDB/SC)

Sub-Relator: Deputado Junji Abe (PSD/SP)

Relatório Final

Julho de 2013

SUMÁRIO

Da composição..... 3
Das reuniões / Audiências Públicas 3
Da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012. 6
Dos problemas que a aplicação da Lei nº 12.619, de 2012 é capaz de gerar no setor de transporte. 7
Das propostas da Comissão Especial..... 10
Do panorama do mercado de trabalho no transporte rodoviário de cargas. . 11
Das relações de trabalho no mercado de transporte de cargas. 14
Da regulamentação da profissão do motorista..... 15
Das Relações de trabalho do motorista profissional empregado 18
Dos direitos e deveres do motorista profissional empregado. 19
Da jornada de trabalho do motorista profissional empregado. 20
Do Início Meio e Fim da Jornada..... 20
Das Horas Extraordinárias 20
Do Tempo de Espera 22
Dos Intervalos de Refeição, Descanso e Repouso Entre Jornadas. 22
Do Repouso Semanal Remunerado..... 23
Das cargas vivas, perecíveis e especiais. 24
Da remuneração por comissão 24
Da circulação e do trabalho do motorista brasileiro no estrangeiro e dos motoristas estrangeiros no Brasil 25
Do trabalho do motorista no transporte de passageiros. 26
Das relações de trabalho do condutor autônomo..... 26
Da parada obrigatória na condução do veiculo 27
Do descanso diário..... 28
Da Jornada de trabalho do condutor autônomo 28
Das condições dos locais de descanso dos motoristas 29
Das regras de transição 29
Da conversão das multas..... 30
Das formas de pagamento do frete..... 30
Da aferição do peso da carga 31
Do seguro obrigatório..... 31
Do pedágio..... 32
Dos “cegonheiros” 32
Das outras providências. 33
Das sugestões de emendas..... 33
Da conclusão..... 34
Anexo I 36
Do Projeto de Lei da Comissão Especial 36

Comissão Especial Destinada a Debater e a Propor Modificações à Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que “Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista”, foi criada em 21 de fevereiro de 2013, constituída e instalada em 13 de março de 2013.

Da composição

Preside a Comissão Especial o Deputado Nelson Marquezelli (PTB/SP). A primeira vice-presidência é ocupada pelo Deputado Vanderlei Macris (PSDB/SP); a segunda vice-presidência, pelo Deputado Vilson Covatti (PP/RS); a terceira vice-presidência, pelo Deputado Hugo Leal (PSC/RJ). É relator o Deputado Valdir Colatto (PMDB/SC) e sub-relator o Deputado Junji Abe (PSD/SP). São os seguintes os demais parlamentares que tomam assento na Comissão Especial, na condição de membros titulares:

> Assis do Couto (PT/PR); Rubens Otoni (PT/GO); Weliton Prado (PT/MG); Zeca Dirceu (PT/PR); Celso Maldaner (PMDB/SC); Mauro Lopes (PMDB/MG); Osmar Serraglio (PMDB/PR); Cesar Colnago (PSDB/ES); Nilson Leitão (PSDB/MT); Carlos Magno (PP/RO); Lira Maia (DEM/PA); Paulo Cesar Quartiero (DEM/RR); Lúcio Vale (PR/PA); Wellington Fagundes (PR/MT); Gonzaga Patriota (PSB/PE); Leopoldo Meyer (PSB/PR); João Dado (PDT/SP); Sandro Alex (PPS/PR); Jô Moraes (PCdoB/MG); Oliveira Filho (PRB/PR); Dr. Grilo (PSL/MG); e Onofre Santo Agostini (PSD/SC).

Das reuniões / Audiências Públicas

Ao longo dos trabalhos da Comissão Especial, foram realizadas as seguintes reuniões de audiência pública:

1. No dia 26.03.2013, houve as apresentações dos seguintes oradores:

Sr. Luiz Antônio Fayet, da Confederação Nacional da Agricultura – CNA;

Sr. Antonio Lisboa, da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo - CNC;

Sra. Fabíola Pacini, da Confederação Nacional da Indústria – CNI;

Sr. Flavio Benatti, da Confederação Nacional dos Transportes – CNT;

Sra. Sônia Branco, do Movimento União Brasil Caminhoneiro – MUBC do Porto de Santos-SP;

Sr. Luiz Antônio Festino, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT;

Sr. Aldo Locatelli, do Grupo ALDO de Postos de Combustíveis;

Sr. Paulo Douglas Almeida de Moraes, Procurador do Trabalho;

Sra. Luciane Bezerra – Deputada Estadual (PSB/MT) coordenadora do Fórum e da Bancada Estadual dos Transportadores de Cargas de Mato Grosso.

2. No dia 02.04.2013, houve as apresentações dos seguintes oradores:

Sr. Glauber Silveira, Presidente da Associação Brasileira dos Produtores de Soja;

Sr. Celso Capellaro, da Copercentral Aurora;

Sr. Marco Antônio Quarella Sherrer, Coordenador do MERCOSUL dos Transportadores Autônomos de Cargas;

Sr. João Gogola Neto, da Organização das Cooperativas Brasileiras – OCB;

Sr. Geraldo Eugênio de Assis, do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Centro-Oeste Mineiro – SETCOM.

3. No dia 03.04.2013, houve as apresentações dos seguintes oradores:

Sr. José Roberto Queiroz, da Associação dos Transportes Rodoviários – ATR;

Sr. Ederson Vendrame, da Coopercarga;

Sr. Pedro Lopes, da Federação das Empresas de Transportes de Cargas e Logística no Estado de Santa Catarina – FETRANSESC;

Sr. Márcio Milán, da Associação Brasileira de Supermercados – ABRAS;

Sr. José Ronaldo Marques da Silva, do Sindicato Nacional dos Cegonheiros;

Sr. Marco Túlio de Mello, do Instituto do Sono da Universidade Federal de São Paulo – UNIFESP.

4. No dia 09.04.2013, houve as apresentações dos seguintes oradores:

Sra. Virginia Laira, da Federação Nacional das Associações e Cooperativas de Caminhoneiros e Transportadores – FENACAT;

Sr. Ivair Monteiro da Silva, da Associação dos Produtores e Distribuidores de Hortifrúti do Estado de São Paulo – APHORTESP;

Sr. Carlos Eduardo de Melo Ribeiro, da Companhia de Entrepostos e Armazéns Gerais de São Paulo – CEAGESP;

Sr. José Robson Coringa, do Sindicato dos Permissionários em Centrais de Abastecimento de Alimentos do Estado de São Paulo – SINCAESP;

Sr. Neori Tigrão, Presidente do SINDITAC/Ponta Grossa -PR.

5. No dia 10.04.2013, houve as apresentações dos seguintes oradores:

Sr. Renato Voltaire, da Associação Nacional dos Usuários dos Transportes de Carga – ANUT;

Sr. Paulo Miranda Soares, da Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e Lubrificantes – Fecombustíveis;

Sr. Marcelo Santos, da Associação Brasileira de Provedores de Serviços Toxicológicos de Larga Janela de Detecção – ABRATOX;

Sr. Rodolfo Rizzoto, do SOS Estradas.

6. No dia 16.04.2013, houve as apresentações dos seguintes oradores:

Sr. Dino Antonio Batista, do Departamento de Concessões da Secretaria de Fomento do Ministério dos Transportes;

Sr. Jorge Luiz Macêdo Bastos, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT;

Sr. Irani Bertolini, da Federação das Empresas de Logística e Transporte de Cargas do Estado do Amazonas – FETRAMAZ;

Sr. Manuel Messias, Secretário de Relações do Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego - MTE;

Sr. Nélio Botelho, Presidente do Movimento União Brasil Caminhoneiro – MUBC;

Sr. Marcelo Perrupato, do Ministério dos Transportes (Política Nacional dos Transportes);

Sr. Clodoaldo Oliveira, da Empresa Angelira;

Sr. José Célio de Alvarenga, Deputado Estadual (PCdoB/MG).

Da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012.

A Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, objeto dos trabalhos desta Comissão Especial, "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, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 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".

A sua elaboração foi amplamente discutida, e todo o debate a respeito da necessidade da formalização da profissão de motorista foi levantado com a atuação do Ministério Público do Trabalho- MPT, em Rondonópolis, MT, voltado sobre a questão do excesso de tempo de direção do motorista, a realidade do setor, os casos de uso de drogas por profissionais, os acidentes de trânsito envolvendo transportadores de cargas.

O transporte rodoviário de cargas passou a ter maior expressão a partir dos anos 1960, e a inserção dos seus profissionais na Consolidação das Leis do Trabalho, datada de 1943, precisava ser definida. A CLT previa situações específicas para o trabalhador ferroviário, o aeroviário e o marítimo, mas não contemplava o rodoviário, seus direitos e os deveres inerentes à sua atividade.

A discussão sobre o pagamento ou não de horas extras para os motoristas de caminhões e ônibus, por exemplo, era recorrente, e não havia segurança jurídica nem para patrões, nem para empregados.

O texto da Lei nº 12.619, de 2012 trouxe diretrizes fundamentais para que as relações de trabalho no transporte de cargas pudessem alcançar um patamar condizente com as pretensões dos empregados, dos empregadores e da sociedade.

Dos problemas que a aplicação da Lei nº 12.619, de 2012 é capaz de gerar no setor de transporte.

Em que pese aos avanços de natureza trabalhista garantidos pela sanção da Lei nº 12.619, de 2012, de amplo reconhecimento, ainda não se pode acrescentar a esses avanços melhores índices de cunho social, relacionados, notadamente, ao transporte de cargas.

É claro que, em razão de a Lei ter sido sancionada há pouco mais de um ano, ainda é cedo para aferir os seus êxitos nesse campo. Porém, há de se reconhecer que os vetos presidenciais apostos deixaram sua aplicação comprometida em alguns aspectos. Ao todo foram dezenove os dispositivos vetados pela Presidente da República, alguns dos quais prejudicam a viabilização dos repousos e outros benefícios. No todo, merecem destaque os vetos aos arts. 7º, 8º e 10.

O art. 7º visava à alteração do art. 34-A da Lei nº 10.233, de 2001, que “Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre”, para determinar que nos casos de concessão de rodovias, a exigência da construção de locais seguros, destinados a estacionamento de veículos e descanso para motoristas, a intervalos menores que duzentos quilômetros entre si, incluindo área isolada para os veículos que transportem produtos perigosos, e em consonância com o volume médio diário de tráfego na rodovia.

Por sua vez, o art. 8º, vetado, alterava o art. 2º da Lei nº 11.071, de 2004, que “Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública”, para estabelecer ressalva, no caso das vedações previstas neste diploma legal, quando a celebração de contrato de parceria público-privada tivesse por objeto a construção ou a implantação de pontos de parada em rodovias sob a administração direta da União, dos Estados ou do Distrito Federal, para o estacionamento e o descanso dos motoristas.

Já o art. 10 obrigava a adequação dos contratos de concessões de rodovias outorgadas aos concessionários, a fim de que fossem construídos os estacionamentos de veículos situados nos intervalos desejados.

Podemos concluir que tais vetos deixaram a descoberto toda a questão da segurança e adequação necessárias no que concerne às paradas e descansos obrigatórios, para a preservação da carga e da vida dos motoristas. A falta de regulamentação nesse aspecto prejudicou consideravelmente a atividade do transporte de cargas nos termos da Lei nº 12.619, de 2012.

As incongruências desse documento legal também ocorreram em relação à realidade econômica, territorial e regional do País.

Os problemas com a aplicação da Lei nº 12.619, de 2012, justificaram a criação, na Câmara dos Deputados, de uma “Comissão Especial Destinada a Debater e a Propor Modificações à Lei nº 12.619, de 30 de Abril de 2012, que Regulamenta a Profissão de Motorista”.

Em primeiro lugar, relacionada aos vetos e dificultando o cumprimento das exigências legais pelos motoristas profissionais transportadores de carga, destaca-se, como já foi mencionado, a carência, no País como um todo, dos pontos de estacionamento, que dariam suporte às paradas obrigatórias para repouso ou descanso dos motoristas. Não havendo previsão sobre quem poderia ser responsável pela implantação e administração desses locais nem quanto eles representariam em termos de custos para o setor, a aplicabilidade da Lei fica prejudicada.

Além disso, as distintas realidades regionais não são levadas em conta. Haveria de se considerar, por exemplo, que a Região Norte, com grandes percursos ermos de estradas não pode ser tratada da mesma maneira que a Região Sudeste, detentora de uma malha rodoviária melhor estruturada e com mais equipamentos de apoio aos viajantes.

No Sudeste, há certa possibilidade de atendimento quanto aos pontos de estacionamento e parada. No Norte, não há quase nenhuma, pelo que ou a parada obrigatória se faz no ermo, em trecho de estrada de péssimas condições, ou não se faz a parada, em salvaguarda da segurança da carga e pessoal do motorista.

Cotejos semelhantes podem ser feitos entre o Sul do País, mais desenvolvido, e o Nordeste, muito menos aquinhoado.

A Região Centro-Oeste, embora com expressivo tráfego de caminhões de carga, é percorrida por grandes distâncias, em rodovias que ainda não oferecem os equipamentos necessários ao estacionamento para o repouso do motorista e a segurança da carga. Da Região Centro-Oeste saem em torno de 50 milhões de toneladas de carga que precisam se deslocar cerca de 1.500 km para chegar aos portos de exportação.

No geral, a situação é desfavorável ao cumprimento da Lei no conjunto do território nacional, pela falta de uma estrutura de logística de transportes no País.

Dessa forma, como foi destacado em Audiência Pública da Comissão Especial, a Lei nº 12.619, de 2012, infringe a razoabilidade, porque não se pode aplicá-la devidamente em todo o território nacional.

Os depoimentos nas audiências públicas promovidas pela Comissão Especial ressaltam que o cumprimento da Lei nº 12.619, de 2012, nas atuais condições do País, poderá acarretar:

- impacto no custo do frete em torno de 30%;
- o encarecimento dos produtos;
- impacto no salário dos motoristas;
- o cancelamento de encomendas;
- falta de caminhões e de motoristas;
- a necessidade de se colocar em circulação em torno de 20% a mais do número de caminhões, para atender ao escoamento da produção;
- impacto nos prêmios dos seguros;
- custo adicional no “tempo de espera” de 30%;
- custo adicional no “tempo reserva” de 30%;
- menor produtividade dos caminhões, com consequências negativas no pagamento de seus financiamentos;
- subcontratação dos motoristas profissionais autônomos, com relação jurídica frágil, pelas empresas transportadoras;
- dificuldades no abastecimento dos supermercados;

- sérias dificuldades na comercialização de produtos perecíveis;
- aumento do roubo de cargas (com a Lei em vigor, o índice de roubo aumentou de 18%, de janeiro a março de 2013, em razão, provavelmente, da obrigação das paradas. 90% dos roubos de cargas ocorrem nas paradas).

Como vemos, não são poucas as repercussões negativas no setor de transportes de cargas, que resultariam da aplicação da Lei nº 12.619, de 2012, tal como foi sancionada.

Para evitar os impactos negativos que ela provocaria tanto nas empresas, como nos empregados e nos transportadores autônomos de cargas, a sua reformulação apresenta-se como necessária. Esse trabalho foi empreendido pela Comissão Especial.

Das propostas da Comissão Especial

Reconhecendo a importância da Lei nº 12.619, de 2012 para os motoristas profissionais, seus empregadores e para a sociedade, a Comissão Especial, após a oitiva dos participantes das audiências públicas e dos debates direcionados para as questões inerentes à aplicação das normas ali estabelecidas, considerou necessária a modificação desta Lei.

Com efeito, não se poderia continuar exigindo obrigações sem a contrapartida na oferta da infraestrutura necessária e sem levar em conta a realidade econômica nem as diferenças urbanas e regionais existentes no País.

Assim, julgou-se que alguns dispositivos da Lei, ou a falta deles, reclamam intervenções imediatas, tanto para garantir maior segurança como para evitar transtornos na atividade de transporte coletivo de passageiros e de transporte de cargas. Os pontos fundamentais dessas intervenções serão objeto de considerações que virão a seguir.

Do panorama do mercado de trabalho no transporte rodoviário de cargas.

As dimensões continentais do nosso território, encontram no transporte rodoviário um meio ágil e flexível de movimentação de cargas, capaz de acessar as regiões mais remotas em relação aos grandes centros urbanos.

São fatores que traduzem as razões da competitividade do transporte rodoviário de cargas, entre outros:

a) flexibilidade e agilidade, que lhe permite ir ao encontro da carga, fazer a entrega porta a porta e funcionar tanto em longa quanto em curta distância;

b) capilaridade, que lhe permite acessar e integrar pontos muito distantes entre si;

c) capacidade de integração com outros modais;

d) simplicidade na implantação, que permite a entrada no sistema de múltiplos agentes com pequeno, médio ou grande aporte de capital.

Esse último fator de competitividade constitui também um elemento importante na formação e na evolução do transporte rodoviário de carga. A capacidade de começar o negócio com um pequeno capital propiciou o surgimento do transportador autônomo, peça chave nesse sistema de transporte.

De fato, o sistema de transporte de cargas rodoviário evolui diretamente do trabalho do transportador autônomo. Hoje, porém, o sistema se estrutura de maneira diversificada e o autônomo, embora importante, divide o espaço com outros prestadores do serviço.

Nos termos da Lei n° 11.442, de 5 de janeiro de 200 7, que regulamenta o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros, essa modalidade de transporte é aberta a pessoas físicas e jurídicas, mas depende de prévia inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTR-C), da Agência Nacional de Transportes Terrestres(ANTT).

A Lei reconhece os seguintes tipos de transportadores:

a) o Transportador Autônomo de Cargas (TAC); pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;

b) a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC), pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal;

c) a cooperativa de transporte de cargas, ente formado nos termos da Lei nº 5.764, de 16 de dezembro de 1971 (Lei do Sistema de Cooperativismo), que comprove a propriedade ou o arrendamento dos veículos automotores de cargas de seus associados.

Os números do RNTR-C trazem o seguinte panorama do mercado de transportadores rodoviários:

Transportadores e frota de veículos		
Tipo de transportador	Registros Emitidos	Veículos
Autônomos	698.401	875.803
Empresa	130.668	1.037.620
Cooperativa	334	14.267
Total	829.403	1.927.690

Fonte: ANTT, página eletrônica acessada em 10/6/2013.

O mercado desenhado por esses números demonstram a presença marcante dos autônomos (84,2%), que dominam o mercado, e uma tímida presença das cooperativas (4,02%). Porém, se considerarmos o quadro pelo número de veículos, a presença dos autônomos cai dramaticamente (45,43%) e mostra o domínio do mercado pelo frotista empresário.

A análise por esse ponto de vista fica ainda mais aguda se levarmos em conta os dados da Agência para o registro de veículos:

Tipo de Veículo	Autônomo	Empresa	Cooperativa	Total
Caminhão leve (3,5T A 7,99T)	126.556	51.410	533	178.499
Caminhão Simples (8T A 29T)	420.767	234.385	2.580	657.732
Caminhão trator	131.444	285.360	4.792	421.596
Caminhão trator especial	732	1.383	36	2.151
Caminhonete/ furgão (1,5T A 3,49T)	50.259	24.853	190	75.302
Reboque	11.353	25.543	216	37.112
Semirreboque	110.380	398.093	5.681	514.154
Bitrem	478	2.050	73	2.601
Semirreboque especial	209	1.171	32	1.412
Utilitário leve (0,5T A 1,49T)	21.690	10.262	129	32.081
Veículo de apoio operacional	1.935	3.110	5	5.050
Total	**875.803**	**1.037.620**	**14.267**	**1.927.690**

Fonte: ANTT, página eletrônica acessada em 10/6/2013.

O confronto de números mostra que os autônomos estão mais presentes no segmento até oito toneladas. Entre caminhões leves, caminhonete, furgão e utilitários são 198.505 veículos, ou seja, aproximadamente um quarto da frota. Se este número indicar uma tendência, o autônomo pode estar perdendo competitividade para os frotistas no transporte pesado e concentrando sua força no transporte em torno dos centros urbanos.

É preciso levar em conta também que é possível que o registro de autônomos encubra empresas de transporte de carga própria e que uma parcela significativa desse segmento tenha optado por não se registrar na Agência, mergulhando na informalidade, que é uma marca historicamente forte do setor.

Há, ainda, a figura do motorista autônomo agregado. Ele também é proprietário do veículo, mas vincula-se com exclusividade a uma

empresa de transporte. Em muitos casos, exibe adesivos da empresa no veículo e usa o uniforme dela.

Essas variáveis desconhecidas não nos permitem ter uma quantificação exata do mercado de trabalho no setor de transporte de cargas, mas os números que temos são uma referência razoável para tratar o tema.

Das relações de trabalho no mercado de transporte de cargas.

Para nossa relatoria, importa nesse momento tratar as relações de trabalho que emergem desse quadro.

Temos, no centro dessas relações, a figura do motorista profissional. A Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) o descreve como aquele que transporta, coleta e entrega cargas em geral, com movimentação de cargas volumosas e pesadas variando com o tipo de caminhão. Sua atividade consiste em dirigir ou conduzir um veículo, individualmente ou em dupla.

Ao lado do motorista profissional devemos relacionar outro elemento essencial na estruturação desse mercado de trabalho: o frete, ou seja, o valor pago pelo aluguel do veículo ou pelo transporte da carga.

No transporte rodoviário de cargas o frete flutua ao sabor do mercado e vigora a sua negociação direta com o cliente. Normalmente, o frete é calculado levando-se em conta o peso ou o volume da mercadoria e a distância a ser percorrida. Temos também o frete calculado sobre o tipo de mercadoria (ad valorem), Porém, quanto à forma de pagamento, o frete é regulado pela Lei 11.442, de 2007, que estabelece o crédito em conta de depósitos mantida em instituição bancária ou outro meio de pagamento regulamentado pela ANTT.

De qualquer forma, ficou longe o tempo em que o motorista conduzia o seu caminhão pelas estradas do País negociando por conta própria o melhor frete. Com o tempo e as transformações vividas pelo setor, esse método tradicional de trabalho tornou-se infrutífero. O caminhoneiro passou a rodar com o caminhão vazio e a assumir enormes prejuízos.

Em torno do frete organizou-se um sistema extremamente complexo, que incluiu não só o dono da carga, como também empresas de logística, agenciadores e a competição acirrada de centenas de autônomos, cooperativados e empresas estruturadas. Todos esses agentes são remunerados por meio do frete, o que implica uma redução no seu valor final no bolso do transportador.

Desse quadro decorre um sistema de trabalho e produção repleto de peculiaridades: a pulverização de prestadores de serviço, o sistema de remuneração por meio do frete, as várias configurações de transportador (autônomos, frotistas, cooperativados, carga própria), a interdependência com outros modais: portos, ferrovias, aeroportos e hidrovias, a enorme dependência da economia brasileira em relação ao modal rodoviário. Interagem com essas características as dimensões continentais do País, a má qualidade das estradas, as deficiências na infraestrutura, a criminalidade e a violência nas vias públicas, o abuso de álcool e drogas, enfim um mosaico de circunstâncias de ordem individual, social e econômica que compõe um quadro de extrema complexidade.

Podemos concluir que, no sistema de transporte rodoviário, quase tudo é peculiar. Assim, não se poderia deixar de levar em conta essa originalidade na criação de um Estatuto de relações trabalhistas para o motorista profissional. Esses aspectos peculiares foram extraídos da nossa experiência e observação e também das incontáveis contribuições que nos chegaram por meio de sugestões escritas, de entrevistas com pessoas do ramo e do que aprendemos com os participantes das audiências publicas promovida pela Comissão Especial.

Da regulamentação da profissão do motorista

Diferentemente do que propõe a Lei nº 12.619, de 2012, em vigor, que regulamentou a profissão apenas em favor do motorista empregado, entendemos que o melhor modelo é regulamentar a profissão em relação a todos os profissionais que laboram nesse ofício.

A Lei em vigor preferiu ignorar o segmento autônomo, em razão do desafio de enquadramento de suas necessidades e peculiaridades. A experiência mostrou que essa decisão, embora justificável, não foi acertada,

pois os operadores das normas criadas para disciplinar o trabalho dos empregados aplicaram-nas também, de maneira discricionária, ao trabalho dos autônomos, sem levar em conta, no entanto, as diferenças entre uns e outros.

De nossa parte, entendemos ser possível superar esse desafio e propor uma regulamentação para a profissão, que não exclui o autônomo e que acomode as peculiaridades de cada um.

Desse modo, embora respeitando a estrutura da Lei em vigor e mantendo a maioria dos pontos por ela abordados, propomos a sua alteração.

No art. 1º de nossa proposta de alteração, a regulamentação da profissão refere-se a todos os condutores rodoviários de veículos de cargas e de passageiros, excluindo a qualificação “mediante vínculo empregatício”, previsto na Lei em vigor.

No art. 2º, mantivemos, em linhas gerais, a atual estrutura de direitos do profissional, agrupando no inciso IV os atributos específicos do empregado, de modo a facilitar a compreensão e evitar interpretações indesejadas sobre o alcance desses dispositivos.

No art. 3º, criamos um dispositivo novo, dispondo sobre a obrigação de o motorista profissional, autônomo ou empregado, submeter-se ao exame toxicológico de larga janela de detecção a cada dois anos. Trata-se de exame capaz de detectar o consumo de drogas por períodos de três ou mais meses. O procedimento é realizado por meio de amostras de cabelo ou pelos e é adotado com frequência no controle de atividades em que o uso de drogas é especialmente perigoso, como na Segurança Pública (polícias civis e militares, corpo de bombeiros) e na pilotagem de aeronaves.

Garantimos a necessidade do exame de contraprova imediato para a configuração da positivação do exame e a aplicação de qualquer penalidade. Porém, em caso positivo, determinamos a aplicação dos rigores da “Lei Seca”.

Achamos importante fazer uma referência a essa Lei em razão do valor simbólico que ela adquiriu entre os condutores. Trata-se de uma Lei que “pegou”. Queremos aproveitar esse simbolismo para educar nossos motoristas profissionais, limpar nossas rodovias das drogas e diminuir o número de usuários e de acidentes.

Por razões de adequação e técnica legislativa, o exame toxicológico não foi tratado somente no art. 3º, mas também em outros dispositivos da proposta.

Este conteúdo está presente também na alteração que propomos no art. 147 do Código de Trânsito. Esse artigo da Lei de Trânsito trata dos requisitos para a habilitação e para a renovação da habilitação dos motoristas em geral e, em especial, para o condutor que exerce atividade remunerada. Como nem todos os condutores que exercem atividade remunerada podem ser considerados motoristas profissionais nos termos da proposta, criamos o dispositivo específico para a categoria e encaixamos a referência à “Lei Seca”. Acrescentamos também algo muito importante; a obrigatoriedade de o motorista profissional submeter-se ao exame, quando requerido pela autoridade de trânsito.

A vinculação do exame ao exercício da profissão certamente ajudará a eliminar as dificuldades verificadas na implantação da “Lei Seca”, em razão do disposto no art. 8º da Convenção Americana de Direitos Humanos, o Pacto de San José, do qual o Brasil é signatário, que garante o direito a qualquer cidadão de não produzir provas contra si mesmo o que inclui não ceder material biológico para a análise.

Desse modo, a exigência do exame é prevista no art. 3º do Projeto e na alteração proposta para o art.147 do Código de Trânsito. A referência somente na Lei de Trânsito é insuficiente, pois, o Código, além de abarcar outros motoristas, vincula o exame somente à concessão e à manutenção da carteira de habilitação.

Há, também, um terceiro momento, exclusivo para o motorista empregado (art. 4º do Projeto). Trata-se da obrigatoriedade de o empregador requerer o exame no momento da admissão e da possibilidade de voltar a requerê-lo a qualquer momento durante o curso da relação de emprego.

Temos aqui uma situação diferente que cobre não só o momento da admissão do motorista como também um momento posterior, caso o empregador desconfie que o empregado não esteja “limpo” e deseje evitar que ele seja flagrado em uma *blitz* da fiscalização. Essa possibilidade

preserva os interesses do empregador, já que um caminhão impedido de prosseguir viagem em razão da incapacidade do motorista é um transtorno incomensurável.

Das Relações de trabalho do motorista profissional empregado

Tal como na Lei nº 12. 619, de 2012, introduzimos em nossa proposta as normas específicas para o motorista profissional empregado diretamente na CLT.

Na verdade, a maioria das leis que dispõem sobre a regulamentação das profissões está fora da Consolidação. Porém, observa-se que as regulamentações profissionais contidas na legislação extravagante têm como objeto uma atividade preponderantemente liberal ou de nível superior (médicos, advogados, engenheiros, arquitetos, jornalistas, etc.) com vistas à restrição de acesso ao mercado e ao controle da prática profissional por meio de conselhos de cada classe. Nessa legislação extravagante, contam-se, ainda, as regulamentações que objetivam o mero reconhecimento de uma atividade, com vistas ao seu desenvolvimento ou à melhoria do *status* profissional dos trabalhadores do setor.

Por outro lado, quando a regulamentação profissional visa, principalmente, ao estabelecimento de condições de trabalho, a melhor técnica é assegurar o disciplinamento da profissão em conjunto com as demais normas trabalhistas inscritas na CLT. Este é o caso, por exemplo, do regulamento da profissão de bancários, ferroviários, marítimos, trabalhadores de minas de subsolo, entre outros, cujas atividades estão reguladas no Título III da Consolidação, que trata das “Normas especiais de tutela do trabalho”.

Assim, seguindo o modelo da Lei n° 12.619, de 2012, instituímos a Seção IV-A, no Capítulo I desse Título, dedicado ao “Serviço do Motorista Profissional Empregado” e seguimos de perto os tópicos abordados na Lei em vigor. As alterações, adequações e acréscimos que fizemos nesses tópicos, serão detalhados adiante.

Note-se que as normas gerais sobre a profissão de motorista, que abrangem empregados e autônomos, ficaram apenas no Projeto de Lei. As modificações específicas para as condições de trabalho do empregado ficarão definitivamente incorporadas à CLT.

Note-se também que, embora a CLT só possa alcançar as relações de emprego, fizemos questão, sempre que possível, de repetir a expressão “motorista profissional empregado”.

A experiência nos ensinou que esse cuidado é necessário, pois os aplicadores da lei, especialmente os responsáveis pela fiscalização nas estradas, tendem a utilizar as prerrogativas do cargo para perpetrar absurdos, na aplicação da norma. Devido às peculiaridades entre empregados e autônomos adotamos a repetição da expressão como medida de precaução, de modo a resguardar da sanha interpretativa desses agentes os direitos e as obrigações de cada tipo de trabalhador do setor transportes.

Dos direitos e deveres do motorista profissional empregado.

Nesta seção do Projeto, destacamos o disciplinamento da obrigação de o motorista empregado submeter-se ao exame toxicológico de que tratamos acima e também de participar de programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador. Asseguramos a necessidade de o empregador dar ao empregado ampla ciência tanto dos termos em que se faz o exame quanto do programa interno de controle, de forma a evitar abusos e constrangimentos.

Mantivemos a decisão contida na Lei em vigor de considerar a positivação nos exames toxicológicos como infração disciplinar punível, mas evitamos a opção de considerar o evento por si só como falta grave.

Esse cuidado decorre do fato de que a jurisprudência da Justiça do Trabalho em situações semelhantes, como a da embriaguez em serviço, tem defendido a tese de que esse estado pode decorrer da dependência química, que é doença. Nesse caso, o trabalhador deve ser afastado do trabalho e encaminhado para tratamento, vedada a demissão por justa causa.

Assim, ao invés de prever a dispensa por falta grave de forma abstrata, preferimos manter o direito de o empregador punir disciplinarmente o empregado no caso concreto, considerando seu estado geral de saúde e o quão desidiosa tenha sido sua conduta.

Da jornada de trabalho do motorista profissional empregado.

Do Início Meio e Fim da Jornada

A jornada de trabalho dos empregados que laboram fora do estabelecimento sempre foi um tema difícil, pois a obrigação do controle da jornada imposta ao empregador, nessas condições, torna-se quase impossível de cumprir.

A matéria tem gerado muita controvérsia e produzido decisões judiciais as mais variadas.

Para trazer segurança jurídica às partes e atender à realidade do setor de transporte de cargas, deixamos assentado como regra geral que a jornada do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos.

Essa regra de modo algum impedirá o controle e a verificação do total de horas trabalhadas, que é a parte mais importante da questão. Esses limites poderão ser verificados pelas informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, nas papeletas ou nos diários de bordo ou em outro equipamento usado no veículo. Tivemos o cuidado de autorizar a transmissão e o envio dessas informações à distância para o empregador.

Também deixamos clara a repartição da responsabilidade pela produção e guarda dos registros. Ela é do empregado até a devolução do veículo, ressalvada a hipótese em que a chave do equipamento esteja sob a guarda do empregador.

Das Horas Extraordinárias

Admitimos a prorrogação da jornada normal do motorista empregado por até quatro horas extraordinárias. Trata-se de uma reivindicação que ouvimos de vários e diferentes segmentos.

Essa ampliação tem como objetivo permitir que o motorista aproveite ao máximo a sua jornada. Quem conhece o setor sabe que não se trata de uma perversidade ou de exploração do empregado.

Diferentemente dos empregados em estabelecimentos industriais ou comerciais, o local de prestação de serviço do motorista é o

caminhão. A aplicação da jornada normal de oito horas ao caminhoneiro não significa que, terminado o trabalho, ele volte para o convívio familiar. Para o motorista, especialmente em viagens de longa distância, encerradas as oito horas, ele não volta para casa, fica no caminhão ou vai procurar o lazer que puder encontrar. Isso muitas vezes significa o envolvimento com bebida alcoólica, drogas, jogos e prostituição.

Assim, temos por certo que a proposta não só encontra apoio entre os próprios motoristas, porque concorre para que a viagem termine mais rápido e ele possa retornar mais cedo para casa, como também é socialmente melhor do que aplicação obrigatória da jornada regular de oito horas, sem prorrogação.

Lembremos que essa prorrogação de quatro horas é uma possibilidade. Isso quer dizer que ela será aplicada quando de extrema necessidade, especialmente porque implica o pagamento de adicional de no mínimo 50%.

Vale lembrar também que esse não é o único caso no Direito do Trabalho de uma jornada possível de doze horas. Temos como precedente a chamada jornada de 12 x 36 horas. Sua aceitação pelos Tribunais do Trabalho também foi muito difícil por ferir a regra da jornada regular diária de oito horas. A modalidade, porém, se impôs em razão da óbvia necessidade dela para o sistema produtivo e para o funcionamento de serviços essenciais, bem como por contar com a adesão e com a simpatia dos próprios trabalhadores.

É claro que, nesse caso, o regime de compensação garante pelo menos a jornada semanal regular. Porém temos que invocar de novo as peculiaridades do motorista profissional, pois, na maioria dos casos, a compensação seria um castigo, uma vez que os obriga a estar confinados dentro do caminhão e longe de casa.

Aliás, a jornada de 12 x 36 horas também é preservada na proposta, assim como a possibilidade da aplicação do “banco de horas” (redação dada pela proposta ao §5º do art. 235-C da CLT).

Finalmente, o Projeto de Lei deixa claro que, em situações especiais, devidamente registradas, o motorista poderá usar o tempo que for necessário para o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino.

Trata-se de medida óbvia, pois as situações de emergência, que são frequentes nas estradas, pedem providências urgentes e imediatas, que não podem ficar engessadas por regras rígidas e inaplicáveis.

Do Tempo de Espera

O conceito de tempo de serviço do motorista segue o padrão previsto no art. 3º da Consolidação e abrange todo o tempo à disposição do empregador, excluindo-se os intervalos de descanso, repouso e refeição. A essas exceções acrescentou-se o tempo de espera (redação dada pelo Projeto ao §7º do art. 235-C da CLT)

O conceito de tempo de espera que adotamos não difere muito do conceito adotado pela Lei nº 12.619, de 2012. Na verdade, nesse particular, promovemos apenas uma melhoria na redação da Lei, que permitia certa confusão sobre a possibilidade de o começo do tempo de espera interromper a jornada regular. Desnecessário se faz nos estendermos sobre o conceito de tempo de espera, indispensável para a regulamentação das condições de trabalho da categoria, pois ele segue as linhas da regulamentação legal em vigor.

Promovemos a melhoria na redação para evitar a má interpretação acima referida e a regulamentação das pequenas movimentações do veículo, inevitáveis nas filas de embarque, desembarque e aduana, de modo que elas não descaracterizem a situação de espera, que inclui também o tempo de viagem em que caminhão se deslocar embarcado em outro veículo.

Definimos que a forma de remuneração da hora de espera será na base de 20% da hora normal. Essa forma de remuneração ajusta-se á nova redação proposta para o tempo de espera. Como, de acordo com nossa proposta, o tempo de espera, em nenhuma hipótese, não prejudica o desenvolvimento da jornada normal e das horas extraordinárias (redação dada pelo Projeto ao §9º do art. 235-C da CLT), o motorista poderá acumular totalmente o ganho do período de espera com a remuneração do tempo que conduzir efetivamente o veículo.

Dos Intervalos de Refeição, Descanso e Repouso Entre Jornadas.

Esses intervalos seguem as linhas estabelecidas pela Consolidação para os demais empregados, conforme previsão do art. 71 da CLT, ou seja, quinze minutos para jornadas menores do que seis horas, uma hora, no mínimo, para jornadas maiores do que seis horas e onze horas entre duas jornadas. A regra geral celetista também impõe que esses intervalos não sejam computados na duração do trabalho.

As alterações contidas na proposta dizem respeito à faculdade de o empregado poder fazer coincidir esses intervalos com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei de Trânsito. A nosso ver, trata-se de medida que não prejudica a fruição do descanso, garante o cumprimento da norma de circulação e permite a otimização do tempo disponível para a condução do veículo.

No caso do intervalo de onze horas reservado para repouso entre duas jornadas, o Projeto propõe a possibilidade de que esse período possa ser fracionado, garantindo-se o mínimo de oito horas ininterruptas.

O fracionamento visa também à otimização do tempo disponível para condução. Aqui é preciso chamar a atenção novamente para o fato de que o motorista não irá desfrutar dessas onze horas em sua casa, mas sim no caminhão ou em um hotel ou alojamento. Assim, estamos seguros de que a permanência do profissional por longas onze horas confinado nesses locais não é desejável para a atividade. O repouso ininterrupto de oito horas representa a garantia da reposição das energias, sem prejuízo das três horas que faltam para completar as onze horas asseguradas, que podem ser usufruídas ao longo do dia, a critério do empregado.

Em caso de viagens de longas distâncias com duração superior a sete dias, se houver dois motoristas empregados no veículo, todos esses intervalos de repouso poderão ser cumpridos com o veículo em movimento. Essa possibilidade surge do próprio fato de haver dois motoristas no veiculo. Se o veículo tivesse que ser imobilizado a cada pausa, é fácil concluir que não haveria sentido para o emprego da dupla.

Do Repouso Semanal Remunerado

A proposta garante o repouso semanal regular para o motorista profissional. Apenas no caso das viagens de longa distância são propostas alterações na forma de fruição.

Assim, temos que o repouso pode ser usufruído no local onde estiver o motorista, se houver condições de efetivo descanso, ou no retorno dele à base ou ao domicílio. A regra cria condições para que o motorista não descanse obrigatoriamente na beira da estrada, pois essa certamente não é a opção mais agradável e conveniente para ele, nem para a segurança da carga transportada.

Permite-se, também, no caso de viagens de longa distância, o fracionamento do repouso semanal em dois períodos a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário (redação dada pelo Projeto ao *caput* do art. 235-D da CLT). Essa possibilidade otimiza o tempo disponível para as longas viagens e viabiliza o retorno do motorista para casa e para o convívio familiar.

DAS CARGAS VIVAS, PERECÍVEIS E ESPECIAIS.

O Projeto dedica dispositivo específico às cargas vivas, perecíveis e especiais, para atender às particularidades desse tipo de carga, o que não se encontra satisfatoriamente contemplado na Lei nº 12.619, de 2012.

Nesse tópico, optamos por permitir que as convenções e acordos coletivos possam criar regras especiais. A razão é que não é possível, por mais esforço que seja feito, obter uma fórmula única e geral para variáveis como segurança, condições de viagem, entrega, armazenamento e consumo final de um expressivo número de produtos que exigem tratamento diferenciado (redação dada pelo Projeto ao §7º do art. 235-D da CLT).

Da remuneração por comissão

A Lei em vigor proíbe a remuneração por comissão ligada ao tempo de viagem, à natureza ou à quantidade de carga, caso tal comissionamento implique o comprometimento das condições de segurança da via.

A razão para tal vedação é obviamente a segurança e a preservação das estradas, o que consideramos absoluta prioridade. Porém, a proibição em vigor tem um viés de criminalização do comissionamento. Trata-se de uma prática remuneratória que recompensa o mérito e a produtividade do trabalhador e é largamente empregada em todos os ramos da atividade produtiva.

Para evitar a má interpretação e mesmo o abuso por parte dos aplicadores da Lei, propusemos uma pequena inversão de valores, permitindo o comissionamento e restringindo-o somente se ficar demonstrada a violação das normas de trabalho e circulação no trânsito.

Da circulação e do trabalho do motorista brasileiro no estrangeiro e dos motoristas estrangeiros no Brasil

A aplicação das normas referentes a intervalos para repouso, alimentação e descanso celetistas e da parada obrigatória da Lei de Trânsito no Brasil relaciona-se com a existência ou criação da infraestrutura necessária.

Os motoristas envolvidos com a intensa movimentação de cargas entre o Brasil e os países vizinhos encontram sabidamente muitas dificuldades para cumprir todas essas normas, uma vez que terão de obedecer às exigências legais, aos costumes e à infraestrutura disponível no local. Ouvimos muitas queixas de motoristas e empresas que relatam as dificuldades para dar conta das diferenças de condições de trabalho e tráfego no estrangeiro. Essas diferenças, na maioria das vezes, não são levadas em conta pelo agente de fiscalização no Brasil, resultando em punições injustas.

Atendendo a essa reivindicação, propomos dar a esse trabalhador transitando por território estrangeiro o mesmo tratamento dado ao trabalho com cargas perecíveis e perigosas, ou seja, permitimos que a convenção ou o acordo coletivo definam regras específicas para a atividade.

Além disso, promovemos uma alteração importante, no art. 230, XXIII, do Código de Trânsito, prevendo que o motorista de transporte de cargas estrangeiro que for punido por descumprimento do intervalo obrigatório de condução do veiculo, deve quitar a multa para ter o veículo liberado e seguir viagem.

A razão para essa proposta é a simples reciprocidade, pois exigência semelhante é feita aos nossos profissionais quando circulam fora do País.

Além de ser a reciprocidade de tratamento a norma mais adequada para as relações internacionais, no caso, ela concorre para promover uma igualdade de condições de trabalho entre o brasileiro e o estrangeiro, já que não há mecanismo vigente que obrigue este último a recolher o valor das multas.

Do trabalho do motorista no transporte de passageiros.

Devido às diferenças óbvias entre o transporte de passageiros e o transporte de cargas, dedicamos ao segmento a redação proposta para o art. 235-E da CLT.

Atendendo às peculiaridades desse modal, propusemos o fracionamento do intervalo de condução do veículo previsto na Lei de Trânsito em períodos de dez minutos. A medida atende às necessidades de circulação de veículos de transporte coletivo urbano. Pela mesma razão, permitimos também o fracionamento do intervalo de refeição de modo a permitir a sua coincidência com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo.

A jornada de 12 x 36 horas, muito usual nesse segmento, ficou também assegurada, com a redação proposta para o art. 235-F da CLT.

Em atendimento ao segmento de transporte de passageiros por fretamento, com direção em dupla de motoristas, a fruição dos intervalos de descanso e repouso na mesma viagem poderá ser feita com o veículo em movimento, garantindo, a cada setenta e duas, o repouso com o veículo parado.

Das relações de trabalho do condutor autônomo

Conforme verificamos acima, a figura do motorista autônomo domina o número de registros de prestadores de serviço de transporte de carga. Devido ao papel histórico e contemporâneo que o autônomo exerce no setor de cargas, nenhuma política pública para o setor pode ter êxito sem integrá-lo na solução dos problemas que se quer enfrentar.

Nos termos do art. 2º da Lei n° 11.442, de 2007, o Transportador Autônomo de Carga (TAC) deve ser pessoa física e comprovar ser proprietário, co-proprietário ou arrendatário de, pelo menos, um veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel; e comprovar experiência de, pelo menos, três anos na atividade, ou aprovação em curso específico.

A Lei distingue ainda o TAC independente e o TAC agregado, que se coloca a serviço de contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa.

O autônomo não tem vínculo de emprego, portanto não se aplicam a ele as regras previstas na CLT quanto à jornada normal, horas extras, intervalos de repouso, descanso, alimentação, espera, entre outros. Porém, ele é um trabalhador como qualquer outro, que tem seus limites e necessita dessas pausas.

Por outro lado, o TAC se remunera diretamente pelo frete e arca sozinho com todos os custos do transporte, do caminhão e da viagem.

Tendo em vista o quadro desenhado acima, propusemos uma regulamentação que tenta equilibrar a necessidade do caminhoneiro de aproveitar ao máximo o tempo disponível para direção e as exigências mínimas com a saúde do condutor e a segurança das vias.

Da parada obrigatória na condução do veiculo

Entre as regras aplicáveis ao autônomo está a parada obrigatória na condução do veiculo (descanso da direção). Trata-se de fator de segurança nas estradas, instituído pela Lei nº 12.619, de 2012. Esta parada obrigatória aplica-se também ao motorista empregado (redação dada pelo Projeto ao art. 67-A do CTB).

Apesar de interferir no tempo disponível para direção do autônomo e repercutir negativamente no preço do frete, a medida em si foi bem recebida pela categoria. No entanto, conforme frisamos no tópico em que discutimos os problemas da Lei nº 12.619, de 2012, a falta de regulamentação e de infraestrutura necessárias para o cumprimento das paradas e descansos obrigatórios tornou impraticável o cumprimento da norma, fazendo com que o segmento e os profissionais arquem com elevados prejuízos. Esses prejuízos e

custos adicionais, certamente, repercutiram em toda a cadeia produtiva, interferindo no desempenho da economia como um todo e afetando o consumidor final. Esse tópico foi objeto de muito debate e reflexão. Ouvimos bastante e concluímos pela fixação do tempo máximo de direção em seis horas, mantidos os trinta minutos de descanso. Esses intervalos atendem às ponderações de vários segmentos.

Do descanso diário

O Projeto propõe que o condutor autônomo descanse pelo menos dez horas por dia. A fim de otimizar o tempo de direção, tal como se propôs em relação ao motorista empregado, permitimos que esse descanso possa ser fracionado, garantindo-se, no mínimo oito horas ininterruptas (redação dada pelo Projeto ao §3º do art. 67-A do CTB).

Da Jornada de trabalho do condutor autônomo

As medidas propostas implicam uma real limitação da jornada diária do motorista, que ficará contida pela pausa obrigatória de trinta minutos na direção do veículo a cada seis horas e pelo repouso diário de dez horas. Deve-se acrescentar também as pausas não previstas em Lei, mas que são habitualmente cumpridas, como a parada para o almoço e para abastecimento do veiculo.

O controle de jornada do autônomo será feito, à semelhança do controle da jornada do empregado, por meio de anotações em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, no registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, nos rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos instalados nos veículos. Esses mecanismos de controle estão devidamente delimitados na proposta e remetidos à regulamentação do órgão competente.

Mantivemos a penalidade de multa e retenção do veículo pelo descumprimento dos descansos a que estão sujeitos os autônomos. Apenas alteramos a natureza da infração, de grave para média, com o objetivo de não agravar demasiadamente a situação dos profissionais, Regulamos também a possibilidade de aplicação de advertência no lugar da multa, no caso dos motoristas não reincidentes.

Das condições dos locais de descanso dos motoristas

Um dos pontos negativos da Lei nº 12.619, de 2012, foi não tratar de forma efetiva dos pontos de descanso, imprescindíveis para cumprir as exigências de parada e descanso.

A proposta supre essa lacuna relacionando as possibilidades de implantação de locais de espera e de repouso para os motoristas de transporte de cargas e os locais de descanso do motorista de transporte de passageiros.

O Projeto deixa claro que a implantação dos pontos de parada e repouso é aberta à livre iniciativa e atribui ao Poder Público a obrigação de adotar medidas para ampliar os espaços destinados a esses locais. Nesse tópico, avançamos propondo medidas concretas, que vão desde a abertura de linhas de crédito específicas até a possibilidade do uso de faixas de domínio público e a abertura de acessos e trevos, entre outros (redação dada ao art. 10 do Projeto).

Todavia, é inevitável que, em rotas com menor potencial econômico para a exploração comercial dos pontos de parada e descanso, a iniciativa privada não seja suficiente para ofertar o número desejado de estabelecimentos necessários. Deste modo, atribuímos um papel mais ativo ao Poder Público, atribuindo-lhe, também, a obrigação de investir diretamente na construção dos pontos de descanso, seja por meio do investimento direto, seja por meio de parcerias público-privadas (redação dada ao paragrafo único do art. 10 do Projeto).

O art. 11 da proposta contém importante medida com prazos bem definidos para o cadastramento e homologação dos trechos das rodovias que contam com locais próprios de descanso.

Das regras de transição

Preocupamo-nos especialmente com a elaboração de regras de transição, de modo a evitar a confusão e os desencontros que se verificaram na entrada em vigor da Lei nº 12.619, de 2012. (redação dada ao art. 12 do Projeto)

Assim, propusemos um modelo em que a Lei vai se aplicando plenamente na medida em que é disponibilizada a infraestrutura necessária para o motorista profissional cumprir as pausas obrigatórias.

Quanto ao exame toxicológico, fixamos o prazo de um ano para que os profissionais e as empresas se preparem para sua plena aplicação.

Da conversão das multas

Ao se propor a revogação da Lei nº 12.619, de 2012, determinou-se a conversão das sanções dela decorrentes em penalidade de advertência. Esse tipo de penalidade é aplicado tanto na CLT, como no Código de Trânsito Brasileiro. Em razão da dificuldade de aplicabilidade da Lei nº 12.619, de 2012, pelas razões já explicitadas, considerou-se injusto multar os motoristas quando não houve uma contrapartida de oferta de infraestrutura capaz de justificar o cumprimento das exigências de parada, descanso e repouso estabelecidas na Lei.

Das formas de pagamento do frete

A obrigatoriedade do pagamento do frete nas formas propostas de alteração do art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 2007, tem o objetivo de proibir práticas correntes de pagamento por meio de mercadorias e serviços que acabam dificultando a operacionalização das atividades do setor.

A regulamentação atual, prevista na Lei n° 11.442, de 2007, prioriza o uso do cartão eletrônico. Esse meio de pagamento, apesar de moderno, tem um custo operacional altíssimo. As administradoras de meios eletrônicos chegam a cobrar até 8% sobre o valor do frete. É evidente que esse valor se converte em custo, que tem de ser repassado, encarecendo o valor final do frete.

Entendemos que o melhor critério é a escolha pelo prestador de serviço, especialmente agora que o uso da Nota Fiscal eletrônica permite um controle fácil e rigoroso por parte das autoridades tributárias, evitando a sonegação e fraude nas operações com moeda.

Da aferição do peso da carga

Embora o Código de Trânsito Brasileiro e o CONTRAN tenham determinações exaustivas sobre a questão da pesagem do veículo, a proposta fixou o critério de aferição pelo peso total bruto, por reconhecer que, em alguns casos, a aferição por eixo é imprecisa em face de um provável deslocamento da carga durante o percurso.

Por outro lado, o limite de tolerância na pesagem foi estabelecido em 7,5% para compensar os recorrentes erros metrológicos. (redação dada ao art. 15 do Projeto)

Defendemos a metodologia proposta em lugar da atual que, na verdade, tem involuntariamente se convertido em uma indústria de multas. De fato, as condições precárias de muitos trechos de nossas rodovias promovem um deslocamento constante da carga, redistribuindo-a entre os eixos do veículo ao sabor dos sacolejos e buracos. Além disso, as balanças para a pesagem por eixo não são muito fáceis de encontrar, especialmente em estabelecimentos rurais, que, via de regra, só possuem a balança de aferição do peso total. Há que considerar também as cargas desuniformes e vivas, que, por sua própria natureza, não permitem a manutenção do peso ideal por eixo durante todo o trajeto.

Todos esses fatores tornam a pesagem por eixo um desafio enorme para os transportadores, de modo que as multas são aplicadas em grande quantidade, sem produzir nenhum efeito senão de empobrecer o setor de transporte de carga brasileiro.

Do seguro obrigatório

Propõe-se o pagamento de seguro obrigatório mediante uma alteração na legislação de seguros privados, para instituir uma modalidade de seguro contra terceiros, de modo a assegurar o ressarcimento dos danos materiais para os condutores que sofrem colisões por culpa de outros veículos. Por falta de um seguro obrigatório, essas colisões geram danos materiais que, muitas vezes, ficam pendentes de ressarcimento, pois as partes envolvidas não têm recurso para bancar a indenização do prejuízo causado. Para isso servem os seguros e pensamos que já é hora de acabar com essa cultura de calote em

nossas estradas e criar condições objetivas para que esses danos matérias sejam efetivamente reparados.

Note-se que a proposta não visa a patrocinar os interesses das empresas de seguros estabelecidas no País. Ao contrário, estamos propondo alterações na legislação de seguros que permitem que as cooperativas de motoristas e as associações de empresas transportadoras operem também no mercado de seguros em favor de seus cooperados ou associados, baixando custos para a categoria e levando segurança e tranquilidade aos proprietários de veículos em geral. (redação dada aos arts. 20, 21 e 22 do Projeto)

Do pedágio

A fixação de um dispositivo sobre a cobrança de pedágio para veículos de transporte de cargas tem a preocupação de evitar encargos extras para aqueles que circularem vazios com os eixos suspensos. Nessas condições, eles não causarão desgastes nas vias, pelo que se determinou a isenção de tarifa para os eixos suspensos. (redação dada ao art. 17 do Projeto)

Por questão de justiça, estabelecemos a isenção de pedágio para os reboques e semirreboques, de modo que os veículos de carga paguem o encargo apenas pela unidade tratora que compõe o conjunto. (redação dada ao art. 16 do Projeto)

Dos “cegonheiros”

As limitações impostas ao trânsito de Combinações para Transporte de Veículos – CTV e de Combinações de Transporte de Veículos e Cargas Paletizadas, veículos popularmente denominados de “cegonheiros”, causam transtornos e dificuldades nos seus deslocamentos e prejudicam a produtividade e o rendimento da categoria. Para evitar essas ocorrências, ficam eliminadas parte dessas limitações. (redação dada ao art. 19 do Projeto)

Das outras providências.

Além das questões que foram detalhadas até esse ponto, há outras demandas do segmento de transportes de cargas e de passageiros que mereceram nossa atenção.

Propusemos alterações na Lei nº 11.442 de 5 de janeiro de 2007, para dispor sobre:

a) a figura da Empresa de Transporte de Cargas (ETC) , e do Transportador Autônomo de Carga Auxiliar;

b) valor e forma de reajuste devido ao transportador em caso de ultrapassagem do tempo máximo para carga e descarga;

c) uso de banco de dados para restringir o acesso dos motoristas profissionais ao mercado de cargas; e

d) obrigatoriedade de o embarcador ou destinatário da carga fornecer documento de horário de chegada.

Propusemos alterações **também:**

a) no Código Civil para permitir que as empresas transportadoras se unam em associações com a finalidade de criar sistema de autogestão de seguros para os seus veículos.

b) no Código Civil para permitir que as pequenas cooperativas utilizem os fundos específicos para criar sistema de autogestão de seguros para os seus veículos e de seus cooperados.

c) no Decreto-lei nº 73, de 1966, para permitir que as sociedades cooperativas instituam fundos para segurar os veículos de seus cooperativados.

Das Sugestões de Emendas

Recebemos com muita satisfação trinta e cinco sugestões de emendas.

Aplaudimos o empenho dos ilustres membros da Comissão que se debruçaram sobre o texto extenso e complexo da minuta apresentada. Agradecemos a colaboração de todos, reconhecendo o esforço feito.

Após análise de todas as Emendas apresentadas e que não foram retiradas posteriormente, acolhemos as seguintes:

- nº 5, do Deputado Mario Negromonte, nos termos da redação dada ao art. 11 §1º;
- nº 6, do Deputado Sandro Alex, acolhida nos termos da redação dada ao art. 17;
- nº 21, do Deputado Gonzaga Patriota, acolhida nos termos da redação dada pelo art. 14, do Projeto, que incluiu um §6º ao art. 11da Lei n°11.442, de 2007;
- nº 23, do Deputado Osmar Serraglio, nos termos da redação dada ao art. 9, §4º;
- nº 25, do Deputado Osmar Serraglio, nos termos da redação dada ao art. 22 §2º;
- nº 28, do Deputado Osmar Serraglio, nos termos da redação dada ao art.15;
- nº 29, do Deputado Vanderlei Macris, nos termos da redação dada ao art. 235-D, §1º da CLT;
- nº 30, do Deputado Hugo Leal, parcialmente acatada, nos termos do art. 2º, IV, b, do Projeto; do art. 235-C §13; e do art. 9º, §1º.

Da conclusão

Concluímos com a revogação da Lei nº 12.619, de 2012. Não ignoramos a importância desta Lei, ao contrário, a sua estrutura e seus fundamentos foram mantidos neste Projeto. Porém, os vetos a ela impostos no momento de sanção presidencial criaram um vazio que inviabilizou a aplicação efetiva de suas disposições e criou um passivo incalculável e impagável relativo às obrigações trabalhistas e às infrações às novas regras de trânsito.

Trata-se de passivo que pesa sobre o setor de transportes como um todo. Se nada for feito agora, ficará sobre o segmento e seus trabalhadores uma nuvem negra de dividas ativas que um dia terão de ser enfrentadas. Pensamos que este é o momento para remover essa armadilha.

Assim, entendemos que a revogação da Lei é uma nova chance que virá em benefício de todos, de forma que possamos começar de novo, em melhores condições de alcançar os objetivos por todos almejados: salvar vidas, melhorar as condições de trabalho nas estradas, proteger a saúde dos trabalhadores e preservar a rentabilidade e a produtividade do setor de transportes rodoviários, segmento vital para a economia do País.

Com esses objetivos trabalhamos incansavelmente na elaboração desta Proposta, procurando ouvir todos os interessados e encontrar as melhores soluções possíveis.

Esperamos ter chegado a bom termo no enfrentamento desse desafio e pedimos aos nobres Pares, membros desta Comissão, o apoio necessário para que este relatório seja aprovado.

Sala de Comissões, em de de 2013.

Deputado VALDIR COLATTO
Relator

Deputado JUNJI ABE
Sub-relator

Anexo I

Do Projeto de Lei da Comissão Especial

PROJETO DE LEI N° , DE 2013.

(Da Comissão Especial destinada a debater e propor modificações à Lei 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamenta a profissão de motorista)

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) no que se refere ao empregado, e a Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito brasileiro) bem como a Lei nº 11.442 de 5 de janeiro de 2007 (Empresas e transportadores autônomos de carga), para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1° É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas empregados ou autônomos cuja atividade exija formação profissional exercida mediante remuneração, na condução dos seguintes veículos:

I – de transporte coletivo rodoviário de passageiros; e

II – de transporte rodoviário de cargas.

Art. 2° São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei, além daqueles previstos na legislação própria:

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, em cooperação com o Poder Público;

II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, e atendimento profilático, terapêutico, reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam, consoante levantamento oficial;

III - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no exercício da profissão;

IV- se empregado:

a) não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções;

b) jornada de trabalho e tempo de direção controlados e registrados por meio de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, dados do registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, rastreadores ou de sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos, a critério do empregador; e

c) benefício de seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a dez vezes o piso salarial de sua categoria ou valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 3º Para o exercício da profissão, o motorista profissional deverá realizar exames toxicológicos de larga janela de detecção pelo menos uma vez a cada dois anos.

§1º Constatada no exame toxicológico de que trata o *caput* a presença de substância psicoativa que determine dependência, o motorista terá assegurando seu direito a contraprova.

§2° Confirmada a presença da substância de que trata este artigo após o exame de contraprova, aplicar-se-ão as regras previstas nos arts.165, 262, 276, 277 e 306 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro) com a redação dada pelas Leis de n.ºs 11.705, de 19 junho de 2008 (Lei Seca) e 12.760, de 20 de dezembro de 2012.

Art. 4° 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 – SUS, podendo ser realizados convênios com entidades privadas para o cumprimento da obrigação.

Art. 5º O art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido do seguinte §2º, renumerando-se os demais parágrafos do artigo:

"Art. 168.....

.....

§2º Será obrigatório exame toxicológico de larga janela de detecção específico para substâncias psicoativas que causem dependência por ocasião da admissão do empregado na função de motorista profissional, renovado todas as vezes em que o mesmo se fizer necessário, a critério do empregador.

....."(NR)

Art. 6º O Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido da seguinte Seção IV-A:

"TÍTULO III

.....

CAPÍTULO I

.....

Seção IV-A

Do Serviço do Motorista Profissional Empregado

Art. 235-A. Ao serviço executado por motorista profissional empregado aplicam-se os preceitos especiais desta Seção.

Art. 235-B. São deveres do motorista profissional empregado:

I - estar atento às condições de segurança do veículo;

II - conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância dos princípios de direção defensiva;

III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso;

IV - zelar pela carga transportada e pelo veículo;

V - colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública;

VI - submeter-se a exames toxicológicos 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, pelo menos uma vez a cada dois anos.

Parágrafo único. A constatação no exame toxicológico da presença de sinais de substâncias psicoativas que determinem dependência, ou a recusa do empregado em submeter-se ao disposto no inciso VI deste artigo serão consideradas infração disciplinar, passível de penalização nos termos da Lei.

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de oito horas, admitindo-se a sua prorrogação por até quatro horas extraordinárias.

§1° Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, descanso e de tempo de espera.

§2º Será assegurado ao motorista profissional empregado intervalo mínimo de uma hora para refeição, podendo este período coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei de Trânsito.

§3º Dentro do período de vinte e quatro horas, são asseguradas, no mínimo, onze horas de descanso, sendo facultado o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de refeição e de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei de Trânsito, garantindo-se o intervalo mínimo de oito horas ininterruptas.

§4º Nas viagens de longa distancia, 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 ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte,

do embarcador ou do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas.

§5° As horas consideradas extraordinárias serão pagas com o acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou compensadas na forma do §2° do art. 59 desta Consolidação.

§6° À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.

§7º São consideradas "tempo de espera" as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou destinatário, e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, ou em outras situações especiais, não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias.

§8° Quando a espera de que trata o §7º for superior a duas horas ininterruptas e for exigida permanência do motorista empregado junto ao veículo, o tempo será considerado como de repouso para os fins do intervalo de que tratam os §§2º, 3° e 4°, sem prejuízo do dispos to no §10, todos deste artigo.

§9° Em nenhuma hipótese, o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário base diário.

§10. As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 20% (vinte por cento) do salário-hora normal.

§11. Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho.

§12. Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos.

§13. 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 nos rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos instalados nos veículos, até que o veiculo seja entregue à empresa, ressalvada a hipótese em que a chave do equipamento estiver sob a guarda do empregador.

§14. Os dados referidos no §13 poderão ser enviados à distância, a critério do empregador,

facultando-se a anexação do documento original posteriormente.

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância com duração superior a sete dias, o repouso semanal será de vinte e quatro horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de onze horas, totalizando trinta e cinco horas, usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso.

§1º É permitido o fracionamento do repouso semanal em dois períodos a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário, assim como a acumulação de até quatro períodos de repouso seguidos, que deverão ser usufruídos no retorno da viagem.

§2º O motorista empregado, em viagem de longa distância, que ficar com o veículo parado após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias fica dispensado do serviço, exceto se for expressamente autorizada a sua permanência junto ao veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera.

§3º Não será considerado como jornada de trabalho, nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o motorista empregado ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo dos intervalos de repouso.

§4º Nos casos em que o empregador adotar dois motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento.

§5º Em situações especiais, devidamente registradas, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional empregado poderá ser elevada pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino.

§6º Nos casos em que o motorista deva acompanhar o veículo embarcado em outro meio de transporte esse tempo será considerado de espera.

§7º Para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro poderão ser aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada, cujas condições de trabalho serão fixadas em convenção ou acordo coletivo de modo a assegurar as adequadas condições de viagem e entrega ao destino final.

Art. 235-E. Para o transporte de passageiros serão observados os seguintes dispositivos:

§1º É facultado o fracionamento do intervalo de condução veículo previsto na Lei de Trânsito em períodos de dez minutos;

§2º Será assegurado ao motorista intervalo mínimo de uma hora para refeição, podendo ser fracionado em dois períodos e coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei de Trânsito.

§3º Nos casos em que o empregador adotar dois motoristas no curso da mesma viagem, o descanso poderá ser feito com o veículo em movimento, respeitando-se os horários de jornada de trabalho. Após setenta e duas horas, o repouso deverá ser no veículo estacionado ou fora dele.

Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de doze horas de trabalho por trinta e seis horas de descanso para o trabalho do motorista profissional empregado em regime de compensação.

Art. 235-G. É permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança rodoviária da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei.

Art. 235-H. Outras condições específicas de trabalho do motorista profissional, desde que não prejudiciais à saúde e à segurança do trabalhador, incluindo jornadas especiais e atividades acessórias, poderão ser previstas em convenções e acordos coletivos de trabalho. ”(NR)

Art. 7º O Capítulo III-A da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte redação:

“CAPÍTULO III-A

DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS

Art. 67-A. É vedado ao motorista profissional, brasileiro ou estrangeiro, dirigir por mais de seis horas ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas.

§1º Serão observados trinta minutos para descanso a cada seis horas na condução de veículo, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção.

§2° Em situações especiais, o tempo de direção poderá ser prorrogado pelo período necessário para permitir que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária e o motivo seja devidamente registrado.

§3° O condutor autônomo é obrigado a, dentro do período de vinte e quatro horas, observar o mínimo de dez horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no §1º deste artigo, asseguradas oito horas ininterruptas de descanso, devendo o período remanescente ficar compreendido entre o término da primeira e o início da última hora trabalhadas.

§4º Entende-se como tempo de direção ou de condução apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante, em curso entre a origem e o destino.

§5º Entende-se como início de viagem, a partida do veículo na ida ou retorno, com ou sem carga, considerando-se como sua continuação as partidas nos dias subsequentes até o destino.

§6º O condutor somente iniciará uma viagem após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no §3°deste artigo.

§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 §6°deste artigo.

Art. 67-B. O motorista profissional é responsável por controlar e registrar o tempo de condução estipulado no art. 67-A, com vistas à sua estrita observância.

§1º A não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-A sujeitará o motorista profissional às penalidades daí decorrentes, previstas no inciso XXIII, e §§1º e 2º do art. 230 deste Código.

§2º O tempo de direção será controlado mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de

trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalados no veículo, equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, conforme regulamentação do órgão de trânsito competente.

§3º O equipamento eletrônico ou registrador deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor, quanto aos dados registrados.

§4° A guarda, a preservação e exatidão das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo são de responsabilidade do condutor". (NR)

Art. 8° A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 145.....

.....

Parágrafo único. A participação no curso especializado previsto no inciso IV independe do cometimento de infração grave ou gravíssima ou de reincidência em infrações médias durante os últimos doze meses." (NR)

"Art. 147.....

.....

§4º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo deverá realizar pelo menos uma vez a cada dois anos exame toxicológico de larga janela de detecção, assegurado pelo Sistema Único de Saúde, quando necessário, e, sendo o resultado positivo, deverá ser confirmado mediante exame de contraprova.

§5º Quando houver indícios de deficiência física, mental, ou de progressividade de doença que possa diminuir a capacidade para conduzir o veículo, o prazo previsto no §2º poderá ser diminuído por proposta do perito examinador.

§6° O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito – Contran.

"Art. 230. .....

.....

XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-A, relativamente ao tempo de

permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou coletivo de passageiros:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável;

§1º Será imposta a penalidade de advertência por escrito para a infração prevista neste artigo, se o condutor infrator não for reincidente, na mesma infração, nos últimos doze meses;

§2º Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento da multa".(NR)

Art. 9º As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário coletivo de passageiros e rodoviário de cargas terão que obedecer ao disposto em normas regulamentadoras.

§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, lacustres e secos;

V – terminais ferroviários, hidroviários, e aeroportuários;

§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.

§4° Os limites de valores pela utilização dos locai s de que trata o §3° deste artigo, quando cobrados, serão ob jetos de regulamentação especifica pelo órgão competente.

Art. 10. O Poder Público adotará medidas, no prazo de até três anos a contar da vigência desta Lei, para ampliar a disponibilidade dos espaços previstos no art. 9º, especialmente:

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

II – a revisão das concessões de exploração das rodovias em vigor, de modo a adequá-las à previsão de construção de pontos de parada de espera e descanso, no prazo de três anos, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;

III – a identificação e cadastramento de pontos de paradas e locais para espera, repouso e descanso que atendam aos requisitos previstos no art. 9º desta Lei;

IV – a permissão do 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 paradas, de trevos ou acessos a esses locais;

V – a criação de linha de crédito para apoio à implantação dos pontos de paradas;

VI – a celebração de contrato de parceria público-privada sob administração direta da União, dos Estados ou do Distrito Federal, na forma da Lei.

Parágrafo único. Não havendo interesse ou possibilidade de exploração econômica por particulares ou por meio de parcerias público-privadas, o Poder Público assumirá a construção e a administração dos locais de que trata este artigo.

Art. 11. Atos do órgão competente da União ou, conforme o caso, de autoridade do ente da federação com circunscrição sobre a via, homologarão os trechos das vias públicas que disponham de pontos de parada ou de locais de descanso adequados para o cumprimento desta Lei.

§1º A primeira relação dos trechos das vias referidas no *caput* será homologada e publicada no prazo de até cento e oitenta dias a contar da data da publicação desta Lei.

§2º A relação dos trechos homologados das vias públicas de que trata o *caput* deverá ser ampliada e revisada periodicamente por duzentos e quarenta dias, quando deverão ser publicadas e consolidadas incorporando todos os trechos referidos.

§3º Os estabelecimentos atualmente existentes nas vias poderão requerer junto ao órgão competente com jurisdição sobre a via o seu reconhecimento como ponto de parada e descanso.

Art. 12. O disposto no Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e no Capítulo III-A da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, produzirá efeitos:

I ─ a partir da data da publicação dos atos de que trata o art. 11, para os trechos das vias deles constantes;

II - a partir da data da publicação das relações subsequentes, para as vias por elas acrescidas;

§1º Durante os primeiros cento e oitenta dias de vigência desta Lei, a fiscalização nos trechos de vias referidos nos atos de que trata o caput do art. 11 será meramente informativa e educativa.

§2º O exame toxicológico de larga janela de detecção previsto para os motoristas profissionais será exigido após um ano contado da data de publicação desta Lei.

Art. 13. A aplicação das penalidades decorrentes da inobservância desta Lei fica condicionada à existência, nas rodovias e nas estradas, de espaços de parada, repouso e descanso devidamente homologados por órgão oficial competente, nos termos do art. 11.

Art. 14**.** A Lei nº 11.442 de 5 de janeiro de 2007 que “Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980”, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2°..... .....

.....

II – Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no Transporte Rodoviário de Carga a sua atividade principal, assim consideradas aquelas classificadas na seção “H”, divisão 49, Grupo 493 do Código Nacional de Atividades Econômicas – CNAE.

.....

Art. 4º.....

.....

§3º É facultado ao TAC a cessão de seu veículo em regime de colaboração a outro profissional, assim denominado TAC – Auxiliar, não implicando tal cessão, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego;

I - O Transportador Autônomo de Carga Auxiliar deverá contribuir para a Previdência Social de forma idêntica à dos Transportadores Autônomos;

II - As relações decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Carga e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador não caracterizarão vínculo de emprego;

.....

Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC deverá ser efetuado em espécie ou por meio de crédito em conta de depósitos mantida em instituição financeira, conta corrente ou poupança à critério do prestador serviço.

.....

Art. 11.....

.....

§5° O prazo máximo para carga e descarga do Veículo de Transpor-te Rodoviário de Cargas será de cinco horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino, após o qual será devido ao Transportador Autônomo de Carga - TAC ou à ETC a importância equivalente a R$1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração, e será atualizada, anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional

de Preços a Consumidor – INPC, calculado pela Fundação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, ou, na hipótese de sua extinção, pelo índice que o suceder.

I – Para o cálculo do valor de que trata este parágrafo, será considerada a capacidade total de transporte do veículo quando não se tratar de carga fracionada.

II – Incidente o pagamento relativo ao tempo de espera, este deverá ser calculado a partir da hora de chegada na procedência ou no destino.

.....

§6º O embarcador e o destinatário da carga são obrigados a fornecer ao transportador documento hábil a comprovar o horário de chegada do caminhão nas dependências dos seus respectivos estabelecimentos, sob pena de serem punidos com multa a ser aplicada pela Agência Nacional de Transporte de Cargas – ANTT, que não excederá a 5% (cinco por cento) do valor da carga.

Art. 13-A. É vedada a utilização de informações de bancos de dados, notadamente os de ordem creditícia ou civil, como forma restritiva de contrato com o TAC e a ETC devidamente regulares para o exercício da atividade do Transporte Rodoviário de Cargas." (NR)

Art. 15. O art. 1º da Lei nº 7.408 de 25 de novembro de 1985 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º Na pesagem de veículos de carga, considerar-se-á somente peso bruto total.

§1º Fica permitida a tolerância máxima de 7,5% (sete e meio por cento) sobre os limites de peso bruto total.

§2º Os limites de peso bruto total são aplicáveis apenas aos veículos que circulam em vias públicas pavimentadas, observando-se em relação às vias sem acesso à circulação pública, às vias particulares eventualmente abertas à circulação pública e vias não pavimentadas apenas as especificações e restrições estabelecidas pelo fabricante do veículo."(NR)

Art. 16. Na cobrança de pedágio pela utilização da via, o Poder Público fixará valor diferenciado para os veículos de carga, considerando em seu cálculo o devido apenas pela unidade tratora, ficando isentos os reboques e semirreboques.

Art. 17. Não pagarão taxas de pedágio os eixos suspensos dos veículos de transporte de cargas que circularem vazios.

Art. 18. O §4º do art. 257, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 257.....

.....

§4º O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso e pelo transbordo da carga excedente ao ser autuado, quando comprovadamente for o responsável pelo excesso de peso.

....."(NR)

Art. 19. O trânsito de Combinações para Transporte de Veículos - CTV e de Combinações de Transporte de Veículos e Cargas Paletizadas – CTVP fica permitido no período noturno, mesmo que carregadas, em pista simples.

Art. 20. O art. 20 do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, que "Dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, regula as operações de seguros e resseguros e dá outras providências" passa a vigorar com a línea "n" e o §2º seguintes, renumerando-se o atual parágrafo único:

"Art. 20.....

.....

n) danos materiais causados a terceiros por veículos automotores de vias terrestres.

.....

§2º O valor mínimo de cobertura do seguro de que trata a alínea "n" desse artigo será de R$ 40.000,00 (quarenta mil reais), atualizado anualmente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) ou outro que venha a substituí-lo." (NR)

Art. 21. O art. 24 do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, que "Dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, regula as operações de seguros e resseguros e dá outras providências" passa a vigorar com a seguinte redação, renumerando-se o atual parágrafo único:

"Art. 24. .....

.....

§2° As Sociedades Cooperativas de Transporte poderão operar com seguros privados destinados

exclusivamente à prevenção e reparação de danos ocasionados aos seus veículos e de seus associados por furto, acidentes, incêndios, entre outros." (NR)

Art. 22. Os arts. 53 e 1.094 da Lei n° 10.406, de 1 0 de janeiro de 2002, que institui o Código Civil, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 53. .....

§1º Não há, entre os associados, direitos e obrigações recíprocos, salvo o disposto no §2º.

§2º Fica permitido aos transportadores rodoviário de passageiros ou transporte rodoviário de carga, organizarem-se em associação de direitos e obrigações recíprocas para criar fundo próprio, desde que seus recursos sejam destinados exclusivamente à prevenção e reparação de danos ocasionados aos seus veículos por furto, acidente, incêndio, entre outros.

Art. 1.094.....

.....

Parágrafo único Fica permitido às cooperativas de transporte criar fundos específicos, nos moldes da Lei nº 5.764, de 16 de dezembro de1971, destinados exclusivamente à reparação de danos ocasionados aos seus veículos e de seus associados por furto, acidente, incêndio, entre outros." (NR)

Art. 23. Fica revogada a Lei nº 12.619 de 30 de abril de 2012 e convertidas as sanções decorrentes dela em penalidades de advertência.

Art. 24. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em 03 de julho de 2013.

Deputado VALDIR COLATTO
Relator

Deputado JUNJI ABE
Sub-relator