

PROJETO DE LEI DO SENADO N° , DE 2012

Altera o artigo 2º da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, para determinar o controle da jornada de trabalho e tempo de direção do motorista profissional pelo empregador, por meios eletrônicos, na forma que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 2º da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação, nomeando-se o atual parágrafo único como § 5º:

“Art. 2º

.....

V – jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, mediante meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, na forma do regulamento.

§ 1º O registro eletrônico da jornada de trabalho e do tempo de direção deverá atender aos seguintes requisitos:

I - não permitir alterações ou apagamento dos dados armazenados na memória do equipamento;

II - ser inviolável;

III - não possuir funcionalidades que permitam restringir as marcações de ponto;

IV - não possuir funcionalidades que permitam registros automáticos de ponto; e

V - possuir identificação gravada de forma indelével na sua estrutura externa, contendo Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) e nome do fabricante, marca, modelo e número de fabricação.

§ 2º O registro da jornada de trabalho e do tempo de direção não deve permitir qualquer ação que desvirtue os fins legais a que se destina, tais como:

- I - restrições de horário à marcação do ponto;
- II - marcação automática do ponto, utilizando-se horários predeterminados ou o horário contratual;
- III - exigência, por parte do sistema, de autorização prévia para marcação de sobrejornada; e
- IV - existência de qualquer dispositivo que permita a alteração dos dados registrados pelo empregado.

§ 3º O fabricante dos equipamentos de registro de jornada de trabalho e tempo de direção deverá se cadastrar junto ao Ministério do Trabalho e Emprego, e solicitar o registro de cada um que produzir.

§ 4º Toda a documentação técnica do circuito eletrônico, bem como os arquivos fontes dos programas residentes no equipamento, deverão estar à disposição do Ministério do Trabalho e Emprego, Ministério Público do Trabalho e Justiça do Trabalho, quando solicitada.

.....” (NR)

Art. 2º O artigo 67-C da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código Brasileiro de Trânsito – passa a vigorar com a seguinte redação, nomeando-se o atual parágrafo único como § 1º:

“Art. 67-C.

.....
§ 2º Para os efeitos do disposto neste artigo equipara-se ao motorista profissional o Transportador Autônomo de Carga – TAC, de que trata a Lei 11.442, de 5 de janeiro de 2007.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

No Brasil há 2,3 milhões de caminhões registrados. Em 2011, segundo a Polícia Rodoviária Federal, 66.576 ocorrências (de um total de 192.188) envolveram veículos de carga, com 9.621 feridos e 1.222 mortos.

Para a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), do total de acidentes em que há a participação de veículos de

carga, 93% são provocados pelos próprios motoristas. Somente 7% têm como causas a má conservação das rodovias, a falta de sinalização, problemas mecânicos ou a responsabilidade de outros condutores.

Segundo, ainda, a ABRAMET, a jornada excessiva dos caminhoneiros e as condições precárias de trabalho contribuem para o aumento no número de acidentes nas rodovias. Segundo levantamento dessa instituição, é também causa dos acidentes o uso de anfetaminas, cocaína e de maconha – os chamados rebites –, solução encontrada pelos caminhoneiros para permanecer acordados e trabalhar por mais horas seguidas.

De acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAM), 71% dos caminhoneiros dirigem mais de 13 horas seguidas sem intervalos de repouso. Para 30% destes, a jornada sem descanso é superior a 16 horas. O estudo revela ainda que alguns condutores chegam a viajar mais de 24 horas com apenas 15 minutos de intervalo, realidade que acompanha tanto motoristas autônomos, quanto empregados.

Diante desse preocupante cenário, o Congresso Nacional aprovou medida (Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012) visando reverter esse quadro.

A despeito desse diploma legal conter importante contribuição para a paz nas estradas, acreditamos que o diploma legal ainda carece de aperfeiçoamento no que tange ao controle da jornada de trabalho e do tempo de direção do motorista profissional, eis que ele permite seu controle pelo empregador por meio de instrumentos (anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo), que julgamos obsoletos e de pouca efetividade.

Quando se trata de poupar vidas, não se pode recorrer a meias medidas. Por isso, estamos propondo alteração no artigo 2º da Lei nº 12.619, de 2012, para determinar que o controle, pelo empregador, deverá efetivar-se somente mediante meio eletrônico instalado no veículo.

Preocupamo-nos, ainda, em estabelecer parâmetros para impedir a manipulação dos dados referentes aos registros de horário de trabalho, além de coibir restrições e bloqueios às marcações de ponto. Não que isso seja permitido pela novel legislação, mas, a permanecer como está a norma, podem ocorrer irregularidades na conduta de algumas empresas.

Com o gerenciamento eletrônico das marcações do ponto e do tempo de direção proposto, pretende-se coibir a manipulação das informações, pois essa prática prejudica o correto pagamento de horas extraordinárias dos empregados, impactando negativamente na arrecadação do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) e da contribuição previdenciária sobre esses valores remuneratórios.

Nesse contexto, não resta dúvida sobre a necessidade de criação de um mecanismo de captação eletrônica dos registros de horário de trabalho e do tempo de direção, que garanta a plena inviolabilidade dos dados relativos à jornada de trabalho do motorista profissional.

Ao par desses aspectos, julgamos também necessário submeter o motorista autônomo, denominado Transportador Autônomo de Carga – TAC pela Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, ao controle do tempo de direção nos mesmos moldes que o motorista profissional empregado é tratado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código Brasileiro de Trânsito. Não faz sentido submeter categorias semelhantes de motoristas a regras diferentes, principalmente quando se sabe que 71% dos caminhoneiros dirigem mais de 13 horas seguidas sem parar para descanso.

O projeto de lei que, ora, apresentamos, além de fomentar a inovação e o desenvolvimento de novas tecnologias, com a valorização da vida humana e o investimento e bem-estar, segurança e conforto do cidadão brasileiro, é também um instrumento capaz de diminuir o custo Brasil, já que grande parte da produção do país é escoada em caminhões, no transporte rodoviário.

Por essas razões, diante do indiscutível alcance social desta iniciativa, esperamos contar com o apoio irrestrito de todos os membros desta Casa para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões,

Senadora ANGELA PORTELA