



PARECER Nº , DE 2001

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 32, de 2001 (PL 02660, de 1996, na origem), que *Dispõe sobre o tempo de direção do motorista de caminhões e ônibus trafegando em rodovias.*

RELATOR: Senador OSMAR DIAS

I – RELATÓRIO

Oriundo do Poder Executivo, é submetido ao exame desta Comissão de Assuntos Sociais o Projeto de Lei da Câmara nº 32, de 2001, que proíbe o motorista de caminhão e ônibus, trafegando em rodovias, dirigir ininterruptamente por mais de quatro horas, e estabelece, ainda, que ele deve descansar pelo menos uma hora de forma contínua, ou de modo descontínuo, ao longo das quatro horas de direção.

A proposição prevê também que:

a) os motoristas, dentro do período de 24 horas, deverão observar um intervalo ininterrupto de doze horas para descanso;

b) os caminhões e ônibus de transporte rodoviário terão como equipamento obrigatório um tacógrafo ou equipamento equivalente;

c) o descumprimento do disposto no art. 1º acarretará a interceptação temporária do veículo pelo tempo de parada não observado e multa no valor de R\$ 180,00 para cada hora ou fração, devida em dobro em caso de reincidência;



d) a infração ao disposto nos §§ 1º ou 2º do art. 2º importará em apreensão do veículo e multa de R\$ 540,00.

Na exposição de motivos que acompanha a mensagem presidencial, os Ministros de Estado da Justiça, dos Transportes, do Trabalho e o Chefe da Casa Civil da Presidência da República alegam:

Mais recentemente foram reunidos em Brasília, nos últimos dias de outubro do corrente ano, cerca de 80 especialistas em trânsito de todo o país, representando os governos federal, estaduais e municipais, entidades de classe e da sociedade civil, com o objetivo de analisar o desafio dos acidentes de trânsito e propor medidas para sua redução. Nesse encontro, a regulamentação e redução do tempo de direção dos motoristas de caminhão e ônibus, em rodovias, surgiram como medidas emergenciais a serem adotadas.

Ao projeto, no prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II – ANÁLISE

A tendência atual, no mundo inteiro, não é mais a de fixar a duração da jornada de trabalho do motorista profissional de caminhões e ônibus que trafegam em rodovias, mas a de estabelecer um limite de tempo na direção do veículo.

A Comunidade Econômica Européia, ao regulamentar a matéria, adotou o controle de tempo de direção. A decisão levou em conta, de um lado, a preocupação em reduzir o número de acidentes e, de outro, o interesse do empregador e do motorista profissional em, por intermédio do controle do tempo de direção, equacionar as condições desfavoráveis para o motorista, e evitar, desse modo, a



concorrência predatória do frete, prejudicial tanto para as empresas quanto para os autônomos.

A proposta sob análise, ao estabelecer o tempo de direção e não da jornada diária de trabalho, tem vários aspectos positivos. Se o projeto determinasse a duração da jornada, esta seguramente não seria observada pelos autônomos e, muito menos, pelos motoristas dos ônibus clandestinos. Já a regulamentação do tempo de direção controla efetivamente todos os profissionais, sem a preocupação em saber se o tempo de espera ou de não espera, de carga ou descarga e de parada nos postos fiscais compõe a jornada de trabalho ou não.

Atualmente, muitas empresas de carga e de ônibus já fazem o controle efetivo do tempo de direção e da jornada de trabalho do motorista. Quando este é empregado, sempre que ultrapassar a jornada normal de trabalho, estará fazendo serviço extraordinário. Infelizmente, o motorista de caminhão, que hoje é obrigado a fazer um percurso de dois mil quilômetros, seguramente, além de fazer uma quantidade bastante alta de horas extras, permanece, muitas vezes, além da sua capacidade físico-mental na direção do veículo colocando, assim, em risco a própria vida e a dos outros.

O presente projeto traz em seu bojo, sem dúvida alguma, uma solução melhor e mais abrangente quando determina que o motorista deve obedecer um tempo máximo de direção, independentemente da jornada de trabalho. Dirigindo quatro horas, terá que, obrigatoriamente, descansar de forma contínua, ou de modo descontínuo, além de observar um repouso mais prolongado a cada vinte e quatro horas.

Não é demais enfatizar também que, segundo projeções, a presente regulamentação poderá gerar também um acréscimo de vinte por cento na oferta de trabalho, além de contribuir sensivelmente para a diminuição dos acidentes de trânsito. Nesse sentido, a proposição cumpre uma notável finalidade social.

Ainda que a presente regulamentação venha trazer um leve aumento de custos nos serviços, não é demais ressaltar que eles



serão compensados, como já frisamos, pelo aumento da oferta de trabalho e redução de acidentes.

Por último, ouvidas as entidades representativas do setor e com o objetivo de aperfeiçoar o texto da proposta governamental, desejamos apresentar, por meio de substitutivo que ao final deste oferecemos, algumas modificações que julgamos oportunas, a saber:

1. prorrogação em uma hora do tempo de direção previsto no **caput** do art. 1º, uma vez que nem sempre o motorista de caminhão ou de ônibus tem a possibilidade de parar seu veículo, seja por problema de tráfego, por falta de lugar adequado para estacionar ou, por qualquer outro motivo que possa colocar em risco a segurança das pessoas, do veículo ou de sua carga;
2. eliminação do descanso previsto no **caput** do art. 1º, sempre que se iniciar o período de repouso mais prolongado, pois, neste caso, não teria sentido conceder o descanso depois das quatro horas de direção;
3. redução de doze para, no mínimo, dez horas o tempo de duração do descanso em que o motorista fica obrigado, dentro do período de vinte e quatro horas, a observar um intervalo ininterrupto mais longo;
4. alteração do **caput** do art. 2º, a fim de uniformizar a linguagem do projeto com a do Código de Trânsito Brasileiro, mantendo a opção para outros tipos na forma do regulamento;
5. supressão dos §§ 2º e 3º do art. 2º, eis que a obrigatoriedade dos equipamentos a que se referem já está prevista no art. 105, II, do Código Brasileiro de Trânsito;
6. alteração do parágrafo único, já que a penalidade em conduzir o veículo sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante, já está prevista no novo código de trânsito. A mudança que



- introduzimos apenas uniformiza as penalidades para a mesma infração; e
7. adição de artigo prevendo a regulamentação da Lei pelo Poder Executivo, pois entendemos que ela deverá conter detalhamentos para sua melhor aplicação e operacionalização.

III – VOTO

Pelo exposto, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 32, de 2001, na forma do seguinte Substitutivo:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 32 (SUBSTITUTIVO), DE 2001

Dispõe sobre o tempo de direção do motorista de caminhões e ônibus trafegando em rodovias.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica vedado ao motorista de caminhão e ônibus, trafegando em rodovias, dirigir ininterruptamente por mais de quatro horas, devendo descansar pelo menos 30 trinta minutos de forma contínua ou de modo descontínuo, ao longo de quatro horas dirigidas, exceto se iniciar o período de repouso previsto no § 2º.

§ 1º Desde que não comprometa a segurança rodoviária e com o objetivo de lhe permitir chegar a um lugar de parada adequada, o motorista poderá prorrogar por até mais uma hora o tempo de



direção a que se refere o **caput** para assegurar a segurança das pessoas, do veículo ou de sua carga.

§ 2º O motorista de que trata este artigo fica obrigado, dentro do período de vinte e quatro horas, a observar um intervalo ininterrupto de, no mínimo, dez horas de descanso.

Art. 2º Os caminhões e ônibus de transporte rodoviário serão equipados com instrumento registrador instantâneo e inalterável de velocidade e tempo ou equipamento equivalente, na forma do regulamento.

Art. 3º O controle e a fiscalização do disposto no art. 1º é de responsabilidade dos órgãos executivos do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 4º A infração ao disposto no art. 1º importará na retenção temporária do veículo pelo tempo de parada não observado, sem prejuízo da aplicação da multa no valor de R\$ 180,00 (cento e oitenta reais), para cada hora, ou fração, devida em dobro em caso de reincidência.

Parágrafo único. A infração ao disposto no art. 2º importará na aplicação das penalidades constante do Código Brasileiro de Trânsito, constituindo infração grave e importando na retenção do veículo para regularização, sem prejuízo da aplicação da multa.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Osmar Dias

Sala da Comissão,

, Presidente
, Relator