



SENADO FEDERAL

EMENDAS

NºS 19 A 29

**(APRESENTADAS AO PROJETO
DE LEI DA CÂMARA Nº 41, DE 2014)**

EMENDA Nº 19 – PLEN (MODIFICATIVA) **(ao PLC nº 41, de 2014)**

Dê-se ao art. 7º, constante no Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014, a seguinte redação.

“Art. 7º O Capítulo III-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“CAPÍTULO III-A **DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS**

Art. 67-A. É vedado ao motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condução de veículo mencionado no inciso II do art. 105 deste Código, dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas.

I – SUPRIMA-SE

II – SUPRIMA-SE

Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas veículos mencionados no art. 67-A.

§ 1º Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 4 (quatro) horas na condução de veículo, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução.

§ 3º O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 9 (nove) horas ininterruptas de descanso.

§ 8º O motorista, a cada período de sete dias observará intervalo de descanso de 24 (vinte e quatro) horas após o cumprimento do intervalo de descanso diário de onze horas previsto no § 4º.

Art. 67-E.

§4º A guarda, a preservação e exatidão das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo são de responsabilidade do condutor, até que o veículo seja entregue ao proprietário e no caso de condutor autônomo fica sob sua responsabilidade.

JUSTIFICAÇÃO

A redação atual dos artigos 67-A e 67-C do CTB, extrapola os limites biológicos do ser humano, uma vez que, segundo estudos médicos realizados pela ABRAMET, mesmo o limite anterior de 4 horas de direção já se apresentavam fatigante. Desse modo, a nova regra se mostra atentatória aos direitos fundamentais à saúde e à segurança pessoal do motorista, bem como ao direito da coletividade a um trânsito seguro. Ademais, a restrição de aplicabilidade do regramento geral ao transporte de passageiros se impõe para atender às peculiaridades desta atividade, tais como as limitações de passageiros portadores de necessidades especiais, idosos e gestantes quanto à permanência no veículo por longos períodos. Por tais razões propõe-se nova redação aos artigos 67-A e 67-C do CTB, mantendo o período máximo de direção ininterrupta em quatro horas.

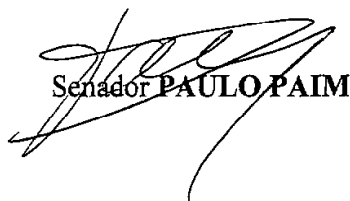
A coincidência do intervalo diário com outros períodos de descanso prevista no art. 67-C, § 3º do CTB proposta no PLC n. 41/2014, bem como a possibilidade de gozo fracionado, em termos práticos, reduz o descanso total diário para apenas 8 horas, o que é absolutamente insuficiente para realizar refeição noturna, fazer a higiene e repousar. Por tais razões propõe-se a fixação de duas frações, uma de nove horas e outra de duas horas ininterruptas, nos moldes já regrados na Lei n. 12.619/12 para os motoristas em geral.

O art. 67-C, §7º do CTB cuida da colaboração das embarcadoras/tomadoras do serviço de transporte implica, em termos práticos, no elemento que confere isonomia entre motoristas empregados e autônomos, pois sem tal colaboração, a fiscalização da limitação do tempo de direção destes últimos se mostra impossibilitada ou, no mínimo, pouco eficiente. A proposta ora apresentada, sem prejudicar em nada a dinâmica do transporte, atribui responsabilidade (ainda que genérica) pela inobservância da obrigação e permite a elaboração de políticas de trânsito mais adequadas baseadas na análise de dados e informações obtidas a partir da operação cotidiana do transporte.

A proposta inserta no § 8º do art. 67-C do CTB visa, além de garantir o descanso semanal remunerado aos motoristas autônomos, conferir maior plenitude à isonomia de tratamento dispensada aos motoristas empregados.

A proposição de modificação do art. 67-E do CTB trata de alteração necessária para delimitar adequadamente a responsabilidade pela guarda dos documentos.

Sala das Sessões,


Senador PAULO PAIM

EMENDA Nº 20 – PLEN (MODIFICATIVA)
(ao PLC nº 41, de 2014)

Dê-se ao art. 6º, constante no Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014, a seguinte redação.

“Art. 6º

Art. 235-A.....

- I - de transporte rodoviário de passageiros;
- II - de transporte rodoviário de cargas.

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

§ 3º Dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, garantidos o mínimo de 9 (nove) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período.

§4º Nas viagens de longa distância, 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 que possua cabine leito, estacionando em local seguro ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas.

8º São consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho 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, não sendo computadas com o jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias.

§ 9º. As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas com base no salário hora normal com o acréscimo de 30% (trinta por cento).

§11. Quando a espera de que trata o §8º for superior a duas horas ininterruptas e for exigida permanência do motorista empregado junto ao veículo, caso o local ofereça condições adequadas, o tempo será considerado como de repouso para os fins do intervalo de que tratam os §§ 3º e 4º, sem prejuízo do disposto no §9º.

§ 12 SUPRIMA-SE

§13. Salvo previsão contratual a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos, ressalvada a obrigatoriedade de observar os intervalos mínimos de repouso e descanso previstos nos §§ 2º, 3º e 4º.

§ 17. É previsto o pagamento, de pernoite ao motorista e ajudante fora da base da empresa, matriz ou filial, ou de sua residência, se não for disponibilizado dormitório pelo empregador, pelo embarcador ou pelo destinatário, sendo que nesta condição não integrará a remuneração para quaisquer efeitos nos termos do § 2º do art. 457 da CLT.

Art. 235-D.....

§3º 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, hipótese em que o tempo será considerado de espera.

§ 5º Nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 48 (quarenta e oito) horas, o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% (trinta por cento) da hora normal.

Art. 235-E Ao transporte rodoviário de cargas em longa distância, além do previsto no art. 235-D, serão aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada.

I – SUPRIMA-SE

II – SUPRIMA-SE

III – SUPRIMA-SE

§ 6º Nos casos em que o empregador adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo, o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver repouso no veículo em movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% (trinta por cento) da hora normal.

§ 12. Aplica-se o disposto no § 6º deste artigo ao transporte de passageiros de longa distância em regime de revezamento.

Art. 235-F Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista profissional empregado em regime de compensação, em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique.’(NR)

Art. 235-G É proibida 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 da rodovia e 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, remuneração, benefícios, atividades acessórias e demais elementos integrantes da relação de emprego, poderão ser previstas em convenções e acordos coletivos de trabalho, observadas as demais disposições desta Consolidação.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

As alterações nos incisos I e II do art. 235-A da CLT se justificam para evitar a falsa impressão de que os motoristas que se ativam no transporte de pessoas, porém não coletivo, tais como taxistas e mototaxistas não estariam abrangidos pela lei.

A proposta de alteração no “caput” do art. 235-C da CLT, vem ao encontro da preservação da higidez física e mental do motorista.

Com efeito, dado o caráter penoso da atividade motorista profissional recomendável seria, inclusive, a vedação da sobrejornada. Desse modo, além de não encontrar sustentação fática, a proposta é flagrantemente inconstitucional.

No que se refere ao fracionamento do intervalo interjornada previsto no art. 235-C, § 3º da CLT, tal pretensão se mostra razoável na atividade do motorista profissional porque nem sempre o local adequado para refeições o é também para o repouso. Contudo, tais frações devem ser ininterruptas para não acabar diluindo o intervalo em micropausas que não atingem o objeto de garantir uma alimentação saudável ou um descanso reparador.

Quanto à redação do art. 235-C, § 4º, da CLT, há que se consignar que o descanso, se realizado no veículo, deve ser sempre com o veículo estacionado e em cabine leito, a fim de garantir o descanso reparador, bem como o local de estacionamento deverá ser provido da devida segurança, a fim de que o motorista não precise manter vigília.

A alteração da redação do art. 235-C, § 8º, da CLT se mostra fundamental para esclarecer que o tempo de espera tem início apenas após o término da jornada normal, de modo a evitar que o instituto seja deturpado.

O § 9º do art. 235-C da CLT merece ser alterado, pois a manutenção da compensação econômica pelo tempo de espera é medida que se impõe, sob pena de se admitir, p. ex., que um trabalhador que fique na espera por 23 horas, perceba valor inferior ao dia normal.

A alteração proposta no § 11 do art. 235-C da CLT se faz necessária para explicitar que na hipótese nele elencada o motorista faz jus à contraprestação econômica referida no § 9º.

A redação do § 12 do art. 235-C se impõe porque, embora pequenas movimentações sejam inerentes ao tempo de espera nos locais sem estrutura para descanso, tais movimentações impedem o efetivo descanso, razão pela qual deve ser vedada a cumulação com o descanso interjornada.

O § 13 do art. 235-C parte da premissa de que a indeterminação do início e fim da jornada seria inerente à atividade do transporte rodoviário de cargas. Entretanto, há que se reconhecer que a indeterminação da jornada impossibilita que o relógio biológico do motorista se ajuste para o efetivo gozo dos descansos. Ademais, tal indeterminação pode caracterizar turnos ininterruptos de revezamento (art. 7º, XIV, CF), situação na qual, constitucionalmente, a jornada diária é de 6 horas. Cabe, ainda, destacar que a ausência de qualquer fixação de jornada, seria ainda mais gravoso do que o revezamento previamente conhecido pelo trabalhador. Por essas razões, resta fundamental que tal flexibilidade encontre limites objetivos, tais como o respeito aos intervalos legais de descanso.

Finalmente, a inserção do § 17 no art. 235-C, da CLT se faz necessária porque, admitindo-se a ausência da base como necessidade inerente e recorrente à atividade, cabe ao empregador garantir e custear a adequada condição de descanso dos trabalhadores.

A alteração na redação do § 3º do art. 235-D, da CLT é importante para evitar a insegurança jurídica inerente à necessidade de se provar a autorização patronal para o que o motorista permaneça junto ao veículo.

O § 5º do art. 235-D, da CLT deve ser alterado, pois o descanso, se realizado no veículo, deve ser sempre com o veículo estacionado e em cabine leito, a fim de garantir o descanso reparador.

Já a inserção do § 5º-A no art. 235-D, da CLT é necessária para que haja a manutenção da remuneração do tempo de reserva, uma vez que, embora não esteja na condução do veículo, o motorista continua à disposição do empregador.

A modificação do § 8º do art. 235-D, da CLT é fundamental, pois ao lado das peculiaridades de determinadas cargas, devem ser consideradas, também, as condições de segurança do trabalhador e do trânsito.

O inciso III do art. 235-E, da CLT deve ser alterado, pois o descanso, se realizado no veículo, deve ser sempre com o veículo estacionado e em cabine leito, a fim de garantir o descanso reparador.

Já a inserção do inciso IV no art. 235-E, da CLT é necessária para que haja a manutenção da remuneração do tempo de reserva, uma vez que, embora não esteja na condução do veículo, o motorista continua à disposição do empregador.

A disposição do art. 235-F alberga flagrante inconstitucional por violação ao art. 7º, XIII, da CF, uma vez que, abstratamente, prevê módulo de jornada superior ao limite constitucional de oito horas. Todavia, numa política de tolerância, necessário estabelecer maiores critérios para esta jornada especial.

No que toca o art. 235-G, a exemplo do que se aplica no direito comparado, tal como na Europa e no Chile, o pagamento por comissões deve ser exceção e não regra, pois, ordinariamente, ele contribui para que o motorista viole as regras de limitação de jornada, em especial no quadro brasileiro de baixas remunerações, fato que leva o motorista a trabalhar além dos seus limites em busca de uma remuneração minimamente razoável.

O resgate do disposto no art. 235-H da CLT se mostra desejável, a fim de possibilitar o tratamento de peculiaridades inerentes à atividade de transporte rodoviário.

Sala das Sessões


Senador **PAULO PAIM**

EMENDA Nº 21 – PLEN (MODIFICATIVA)
(ao PLC nº 41, de 2014)

Dê-se ao §5º, do art. 71, constante no Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014, a seguinte redação.

“Art. 71

§5º Os intervalos expressos no caput poderá ser reduzido, e/ou fracionado, e aquele estabelecido no §1º poderá ser fracionado, quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais do trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, contemplando a redução do intervalo, desde que garantida à redução da jornada para, no mínimo, sete horas diárias ou quarenta e duas semanais, mantida a mesma remuneração e concedidos, inclusive fracionados, ao final de cada viagem, não descontados da jornada.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A proposta visa evitar o retrocesso social, bem como harmonizar a lei ao entendimento jurisprudencial insculpido na OJ. 342, II da SBDI-I do C. Tribunal Superior do Trabalho.

Sala das Sessões,


Senador PAULO PAIM

EMENDA Nº 22 – PLEN (MODIFICATIVA)
(ao PLC nº 41, de 2014)

Dê-se à alínea a), do inciso V, do art. 2º, constante no Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014, a seguinte redação.

Art. 2º.....

V-

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

JUSTIFICAÇÃO

A proposta decorre da impossibilidade de delegação dos riscos do empreendimento ao trabalhador (princípio da alteridade), bem como necessidade de harmonização com o modelo adotado pela CLT (art. 462, § 1º).

Sala das Sessões,


Senador PAULO PAIM

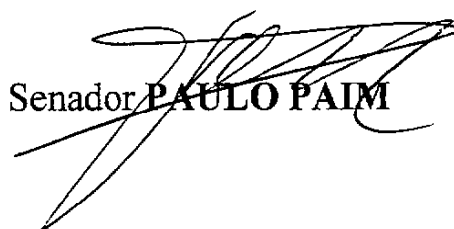
EMENDA Nº 23 – PLEN (SUPRESSIVA)
(ao PLC nº 41, de 2014)

Suprima-se o artigo 22 do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014.

JUSTIFICAÇÃO

Atual vedação da circulação de veículos de grandes dimensões no período noturno se impõe para a garantia da segurança viária. A proposta iria colocar sob forte risco os demais usuários das rodovias em atendimento apenas do interesse econômico de usinas e demais usuários desses veículos.

Sala das Sessões,


Senador **PAULO PAIM**

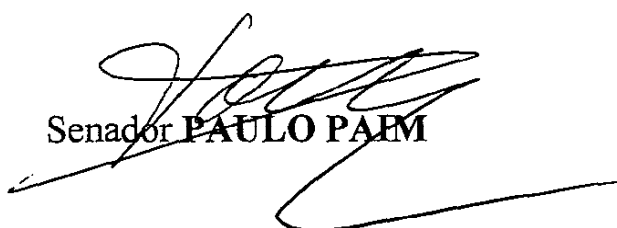
EMENDA Nº 24 – PLEN (SUPRESSIVA)
(ao PLC nº 41, de 2014)

Suprima-se o artigo 24 do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014.

JUSTIFICAÇÃO

A anistia pretendida soa como premiação aos transportadores que insistiram em descumprir a Lei n. 12.619/12 em detrimento das empresas e motoristas que se esmeraram para observar a nova regra, por isso o dispositivo deve ser retirado.

Sala das Sessões,


Senador **PAULO PAIM**

EMENDA Nº 25 – PLEN (SUPRESSIVA)
(ao PLC nº 41, de 2014)

Suprima-se os §§ 3º, 4º e 5º do art. 4º, constante no art. 15, do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014.

JUSTIFICAÇÃO

O art. 4º da Lei n. 11.442./2007 já prevê a figura do "TAC Agregado", que, juridicamente configura uma fraude legislada, pois este reúne todas as elementares para a caracterização do empregado propriamente dito, razão pela qual pendente de julgamento ADI questionando o dispositivo. A nova proposta vem no mesmo sentido, igualmente ilegal, cria o "Agregado do Autônomo", mais uma vez, com vestes de empregado. Por tal razão impõe-se a exclusão da proposta e a revogação do art. 4º da Lei n. 11.442/2007.

Sala das Sessões,


Senador PAULO PAIM

EMENDA Nº 26 – PLEN (MODIFICATIVA)
(ao PLC nº 41, de 2014)

Dê-se ao art. 12, constante no Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014, a seguinte redação.

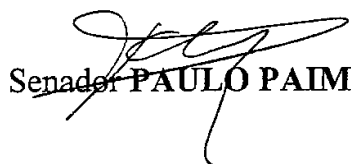
"Art. 12. O disposto no *caput* e nos §§ 1º e 3º do art. 67-C do Capítulo III-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, produzirá efeitos:"(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A eventual inadequação e insuficiência dos pontos de parada atuais prejudicam apenas o descanso de 30 minutos após determinado tempo de direção ininterrupta, razão pela qual não se pode condicionar a eficácia de toda a norma à verificação da regularidade dos pontos de parada.

Com isso não teremos interrupção da fiscalização e dos benefícios da lei em vigor. A alegação da falta de ponto de parada no trecho não será válida, pois a fiscalização será realizada sempre após verificar que existe local para efetuar a parada.

Sala das Sessões,


Senador PAULO PAIM

EMENDA Nº 27 – PLEN (MODIFICATIVA)
(ao PLC nº 41, de 2014)

Dê-se ao art. 10, constante no Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014, a seguinte redação.

“Art. 10. O Poder Público adotará medidas, no prazo de até 3 (três) anos a contar da vigência esta Lei, para ampliar a disponibilidade dos espaços previstos no art. 9º, especialmente:”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A proposta visa reduzir o prazo para a reestruturação das rodovias, uma vez que o prazo de 5 anos, inicialmente proposto, se mostra excessivo e incompatível com a urgência que o caso requer.

Sala das Sessões,


Senador **PAULO PAIM**

EMENDA Nº 28 – PLEN (SUPRESSIVA)
(ao PLC nº 41, de 2014)

Suprima-se o § 2º do art. 132, constante no art. 8º, do Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014.

JUSTIFICAÇÃO

A exclusão do dispositivo se impõe para que não se limite a livre disposição dos bens e veículos adquiridos de modo desarrazoado e em benefício apenas dos interesses econômicos dos transportadores de veículos, popularmente conhecidos como “cegonheiros”.

Sala das Sessões,


Senador **PAULO PAIM**

EMENDA Nº 29 – PLEN (ADITIVA)
(ao PLC nº 41, de 2014)

Acrescente-se o artigo 25 ao Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 2014, com a seguinte redação:

“Art. 25. Compete à Justiça do Trabalho dirimir as controvérsias civis e penais envolvendo violações ao disposto nesta lei que possuam índole ambiental trabalhista, seja em relação a dispositivos inseridos na Consolidação das Leis do Trabalho ou no Código de Trânsito Brasileiro”.

JUSTIFICAÇÃO

A atribuição da competência à Justiça do Trabalho para dirimir as controvérsias ambientais trabalhistas decorrentes da lei confere, em consonância ao disposto na Súmula n. 736 do STF, segurança jurídica e celeridade na solução dos conflitos.

Sala das Sessões,


Senador **PAULO PAIM**

Publicado no **DSF**, de 29/5/2014.

Secretaria de Editoração e Publicações - Brasília-DF

OS:12553/2014